3/85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

BR 91 Poster und Modell



Die Nordkaukasische Pioniereisenbahn „Gagarin"

Sollten Sie einmal nach Rostow am Don kommen, ist der Besuch des Nikolai-Ostrowski-Parks empfehlenswert. Dort verkehrt auf einer zwei Kilometer langen und 750-mm-spurigen Pioniereisenbahn noch immer eine Dampflok.
Diese vierfach gekuppelte, kohlengefeuerte und nach 1945 in Babelsberg gebaute Maschine trägt die Bezeichnung Гр № 185 und befördert einen aus fünf Wagen bestehenden Reisezug. Genaueres über den früheren Einsatz und die Herstellerangaben sind leider nicht bekannt. Die Diesellok ТУ2-152 – auch über sie sind keine näheren Angaben möglich – zieht den zweiten Personenzug.
Neben dem Bahnhof Pobjeda existieren an der Strecke die Haltepunkte Solnetschnaja und W. Tscherewitschkina. Eine Fahrt auf der Ringbahn dauert rund 20 Minuten, wobei die Geschwindigkeit zwischen 10 und 25 km/h liegt.
Schon mehrmals berichteten wir in unserer Zeitschrift über Pioniereisenbahnen in der Sowjetunion.
Viele dieser Bahnen entstanden bereits vor dem zweiten Weltkrieg und sind heute nicht nur Anziehungspunkte für jung und alt in Naherholungsgebieten. Sie dienen auch dazu, Schüler auf den Beruf bei der großen Eisenbahn vorzubereiten.
Auf den meisten Pioniereisenbahnen verkehren heute Dieselloks. Noch in den 50er Jahren herrschte hier die Dampflokomotive vor. Der Traktionswechsel hat auch auf den kleinen Bahnen zur grundlegenden Rationalisierung des Betriebs beigetragen. So ist der Einsatz der Гр № 185 in Rostow am Don inzwischen als große Ausnahme zu betrachten.



1 Der Dampfzug mit dem aus fünf Wagen bestehenden Zug.



2 Wesentlich moderner sind die von ТУ2-152 gezogenen Reisezugwagen.

Fotos: Fritz Kleine, Pößneck

modell eisenbahner

inhalt

3/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
In der letzten Ausgabe des „me" berichteten wir ausführlich über die Geschichte der Strecke Zwickau – Schwarzenberg. Daß sich diese Bahn in einer landschaftlich reizvollen Gegend befindet, beweist dieses Foto. Es entstand am 30. April 1983. Die Lok 110 758 rollt mit dem P 5697 über die Muldenbrücke am Niederschlemaer Tunnel.
Foto: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. H.-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 2/85
Redaktionsschluß: 13. 2. 1985
Geplante Auslieferung: 19. 3. 1985

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Solidarität einmal anders
Während unseres Urlaubs entdeckten wir in der Unterführung des Bahnhofs Wismar eine Modellbahnanlage nicht alltäglicher Art: Die dortige AG 6/13 hat in einer Vitrine eine Anlage in der Nenngröße N aufgebaut, die jedermann bedienen kann.
Dazu gibt es einen Münzeinwurf. Solange die Bahn steht und Geld eingeworfen werden kann, blinkt ein grünes Licht („frei").
Nach dem Einwurf setzen sich je nach Betragshöhe verschiedene Züge in Bewegung und befahren eine recht beachtliche Strecke.
Während der Fahrzeit leuchtet es am Einwurf rot auf.
Es können Münzen ab 0,10 M eingeworfen werden. Für 0,20 M verkehren bereits zwei Einheiten. Da die Anlage aus zwei getrennt geschalteten Kreisen besteht, herrscht ab 0,50 M reger Zugverkehr.
Das Nichtalltägliche dabei: Der Erlös dient der Solidarität! Die AG 6/13 hat sich etwas einfallen lassen! Und obendrein: nachahmenswert für andere Arbeitsgemeinschaften des DMV.
R. Schmalstieg, Leipzig

Leser schreiben ...

Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft: AG 7/12 Thale (Harz)
1984 bestand die Arbeitsgemeinschaft 7/12 des DMV der DDR in Thale 20 Jahre. Anläßlich dieses Jubiläums sollen die Leser unserer Zeitschrift Näheres über die Entwicklung unserer AG erfahren.
1964 gegründet. Die Mitglieder: sieben Erwachsene, vier Jugendliche;
1966: Ausstellung einer Großanlage und einiger Heimanlagen der Mitglieder;
1967: Teilnahme an der internationalen Ausstellung in Katowice (Polen);
1968: Grundstein für Jugendarbeit gelegt;
1979: erstmals 4 000 Besucher während einer Modellbahnausstellung; Titel „Hervorragendes Volkskunstkollektiv" erhalten;
1981: nunmehr 7 000 Ausstellungsbesucher;
6. Mai 1984: Anläßlich der Wahlen „Tag der offenen Tür";
1984: Anzahl der Mitglieder 50;
Natürlich gab es in unserer AG Höhen und Tiefen. Zahlreiche freiwillige Arbeitseinsätze der Mitglieder waren und sind notwendig, um den Arbeitsraum in der Juri-Gagarin-Oberschule so zweckmäßig wie möglich auszubauen. Exkursionen, Erfahrungsaustausche u. a. mit den Arbeitsgemeinschaften in Meiningen, Wernigerode und Köthen. Die Teilnahme der Jugendlichen an der Schul-MMM entwickelte sich zu einem besonderen Höhepunkt. Über die Öffentlichkeitsarbeit berichteten wir in der Bezirkspresse, in Betriebszeitungen und auf Plakaten. Eine enge Zusammenarbeit gibt es mit den staatlichen Organen. Die Auszeichnung der AG 7/12 im Jahre 1979 anläßlich des 30. Jahrestages unserer Republik mit dem Titel „Hervorragendes Volkskunstkollektiv" spricht für sich. Sie verdeutlicht, welchen wesentlichen Beitrag zur kulturellen und niveauvollen Gestaltung alle Freunde geleistet hatten.
Im vergangenen Jahr fand eine Jubiläumsausstellung unter dem Motto „35 Jahre DDR – 35 Jahre erfolgreicher Aufbau des Sozialismus" großen Anklang.
1985 steht nicht nur die würdige Vorbereitung des 40. Jahrestages der Befreiung, sondern auch die 300-Jahr-Feier des heutigen VEB EHW in Thale bevor.
W. Effenberg, Quedlinburg

30 Jahre AG 7/1 Wernigerode
Mitte der 50er Jahre trafen sich erstmals vier Modellbahnfreunde in einem Keller des Kreiskulturhauses. Mit wenig Material sollte eine kleine Gemeinschaftsanlage entstehen. Damals ahnte noch niemand, daß sich hieraus eine der erfolgreichsten Arbeitsgemeinschaften des Bezirkes Magdeburg entwikkeln würde.
Die erste Gemeinschaftsanlage entstand 1955 auf alten wackligen Tischen. Aus Pappe liebevoll gefertigte Häuser, Berge aus Gips: Das war Landschaftsgestaltung, die noch in den Kinderschuhen steckte!
1957 konnten die nunmehr acht Mitglieder mit finanzieller Hilfe des Kulturhauses zum Tag des Eisenbahners ihre erste öffentliche Ausstellung organisieren.
Am 7. April 1962 schlossen sich diese Freunde als erste Arbeitsgemeinschaft dem neu gegründeten Bezirksverband Magdeburg des DMV der DDR an. Mit Elan ging es an neue Aufgaben, und endlich wurde die Idee, unsere Harzquerbahn nachzubauen, Realität. Eine 25 m^2 große Anlage entstand in rund 5 000 Stunden. Auf ihr sind der historische Stadtkern Wernigerodes und die Harzquerbahn von Wernigerode bis zum Thumkuhlenkopf vorbildgerecht nachgebildet. Einen besonderen Höhepunkt gab es 1966. Die Gemeinschaftsanlage wurde anläßlich des Internationalen Modellbahnwettbewerbs in Budapest ausgestellt, 21 Mitglieder zählte unsere AG damals.
Ein Jahr später stellten die Freunde den Fischtransport vom Kutter bis zum Verbraucher auf Bildtafeln dar. Diese Dokumentation fand auf der Ostseemesse in Rostock großen Zuspruch.
Das 75jährige Bestehen der Harzquerbahn wurde u.a. durch 10 Vitrinenmodelle und einer längeren Ausstellung gewürdigt. Öffentliche Treffen „Modelleisenbahn" kamen 1974 hinzu. Zur 750-Jahr-Feier von Wernigerode fand die Gartenbahn des Freundes Klaeden mit exakt gebauten Harzquerbahn-Fahrzeugmodellen viel Interesse.
Freundschaftliche Beziehungen bestehen zu den Arbeitsgemeinschaften 7/44 „Freunde der Eisenbahn" Wernigerode sowie den Freunden aus Thale und Ilsenburg.
Im 30. Jahr des AG-Bestehens haben die Freunde erstmalig ihre Anlage mit den Bahnhöfen Rennsteig und Frauenwald der Öffentlichkeit vorgestellt.
Aber was wäre die Arbeitsgemeinschaft ohne ihren langjährigen Vorsitzenden, dem Freund Fritz Seeger? Er verstand es immer wieder, mit seinem Leitungskollektiv die Modellbahnfreunde über alle Höhen und Tiefen zum Erfolg zu führen. Dafür sei ihm an dieser Stelle herzlich gedankt.
H. Röper, Wernigerode

Leser antworten ...

Ergänzungen zur N.F.E.-Liste
Nachstehend einige Ergänzungen zu der im „me" 11/84 auf Seite 7 veröffentlichten Lokliste über die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.
Auf dieser Bahn gab es eine weitere Cn2t-Lok. Es war die FRIEDRICH WILHELM, gebaut von Jung 1894 mit der Fabrik-Nr. 202. Ihr Verbleib ist mir nicht bekannt. Die Mallet-Lok NEUBRANDENBURG wurde 1904 mit der Fabrik-Nr. 755 ausgeliefert und gehörte später zur Wutha-Ruhlaer Eisenbahn mit der Theag-Nr. 86. Die erwähnte Diesellok hatte die Theag-Nr. 2 und wurde 1939 mit der Fabrik-Nr. 655 von den Deutschen Werken Kiel (D.W.K.) an die Weimar-Blankenhainer Eisenbahn geliefert und befand sich nach 1945 in Friedland.
K.-P. Quill, Frankfurt (Main)

Die Lok 42 wurde mit der Fabrik-Nr. 22558 ausgeliefert und nicht, wie versehentlich gedruckt, mit der Fabrik-Nr. 22258. Die Cn2t-Lok 36 hatte vor Übernahme durch die DRG die Bezeichnung Ebf 6818 (nicht Erf 6818)! Lok 37 wurde 1921 übernommen und lief vorher als Berlin 6816.
D. Schipke, Dresden

Dampfzylinder unter dem Führerhaus?
Zum „me" 9/84, S. 2, „Leser fragen ...": Wenn man sich noch einmal die Farbaufnahmen von den Dampfspeicherlokomotiven im „me" 5/84 anschaut, so fallen das geräumige Führerhaus und der große Speicherkessel besonders ins Auge. Um nun eine gleichmäßige Belastung aller Achsen zu gewährleisten, mußten die Zylinder am entgegengesetzten Rahmenende unter dem Führerhaus angeordnet werden.
F. Hibsch, Halle

Nach wie vor ein Zugpaar
Zwischen Wüstenbrand und Neuoelsnitz – „me" berichtete über diese Strecke in Heft 12/84 auf Seite 16 – verkehrt noch immer ein Reisezugpaar. Die Züge 17692 und 17691 fahren montags bis freitags nach wie vor auf dieser Strecke. Die Fahrten 17690 sowie 17695 bis 17698 werden von Kraftomnibussen im Schienenersatzverkehr übernommen.
T. Holl, Oelsnitz (Erzgeb.)

Verboten ist verboten



Fotografiert im Bahnhof Mügeln (b. Oschatz) und eingesandt von M. Reimer, Berlin

Dipl.-Ing.-Ök. Uwe Erler, Dresden

Verlierer waren die Kunden

Der preußisch-sächsische Eisenbahnkrieg

Die bevorstehenden Jubiläen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" sind Anlaß, interessante Beiträge über die Geschichte der Eisenbahn zu veröffentlichen, die für Sie, liebe Leser, von besonderem Interesse sein dürften. Dabei wird nicht nur die technische Entwicklung, sondern es werden auch verkehrspolitische Themen aus der 150jährigen Geschichte der Eisenbahnen auf deutschem Boden berücksichtigt.

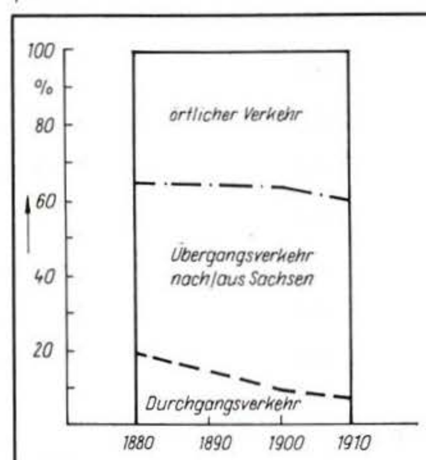


Zwischen den Ländern Preußen und Sachsen gab es in der Vergangenheit nicht nur politische Auseinandersetzungen auf Regierungsebene über allgemeine Fragen. Im Ergebnis der Befreiung von der napoleonischen Fremdherrschaft stieg Preußen zu einer politisch führenden Macht in Mitteleuropa auf. Es nutzte diese Position in den Folgejahren, um eine politische und ökonomische Vorherrschaft in Deutschland anzustreben. Dabei sollte der ökonomisch stärkere Konkurrent Sachsen geschwächt werden. Dieses Kapital deutscher Wirtschaftsgeschichte hinterließ seine Spuren auch im Eisenbahnwesen.

Einzelinteressen mußten zurückgesteckt werden

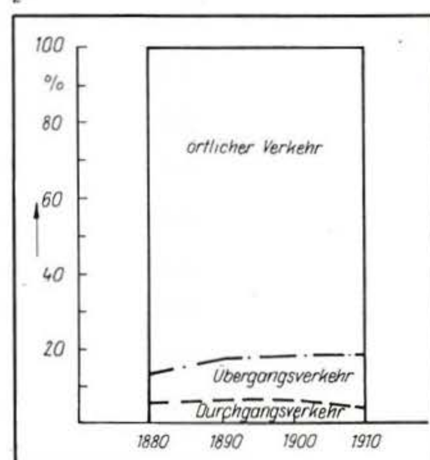
Während der Entstehung des Eisenbahngrundnetzes richteten sich die Auseinandersetzungen auf die traditionellen Handelswege und die neuen Eisenbahnstrecken, die miteinander konkurrierten. Sachsen fürchtete aufgrund seiner geographischen Lage eine Umgehung und dadurch eine ökonomische Schwächung. Folglich bezogen sich die Meinungsverschiedenheiten auf das Zustandekommen von Eisenbahnanschlüssen zwischen den Ländern, von denen die Führung der Fernbahnen abhing. Die Rangeleien konnten das Zustandekommen eines den Erfordernissen der deutschen Wirtschaft adäquaten Eisenbahnnetzes zwar verzögern, nicht aber verhindern. Der sich entfaltende Kapitalismus erforderte einen nationalen Markt und dafür ein zusammenhängendes Transportsystem. Durch die nicht mehr zeitgemäßen Einzelinteressen der Länderregierungen entstanden in zunehmendem Maße Probleme. Das hielt die Regierungen jedoch nicht davon ab, ihren ökonomischen Auseinandersetzungen um die Vorherrschaft neue Möglichkeiten des Austragens zu erschließen. War jetzt der Bau von Eisenbahnen kaum noch dazu tauglich, so mußte die Betriebsführung herhalten.

1



1 Anteile der Verkehrsarten an den Einnahmen des Güterverkehrs in Sachsen. Die Gütertransportleistung hat sich übrigens hier während dieses Zeitraums in kontinuierlicher Entwicklung verdreifacht.

2



2 Anteile der Verkehrsarten an den Einnahmen des Personenverkehrs in Sachsen bei Verfünffachung der Personenbeförderungsleistungen im dargestellten Zeitraum.

Verkehrsströme wurden systematisch umgelenkt

Um 1875 setzte ein erbitterter Konkurrenzkampf zwischen den sächsischen und preußischen Eisenbahnverwaltungen ein. Mit Herausbildung der geschlossenen Staatsbahnsysteme in Sachsen ab 1876 und in Preußen ab 1879 erfuhr er eine Zuspitzung, der bis in den ersten Weltkrieg hinein andauerte. Zeitgenossen schätzten ein, daß dieser „preußisch-sächsische Eisenbahnkrieg" die Gewinne der Sächsischen Staatseisenbahnen jährlich um Millionen Mark schmälerte. Preußen ließ sich die Umlenkung von Verkehrsströmen etwas kosten, mit dem Ziel, das Loch in der sächsischen Staatskasse zu vergrößern.

Die von Sachsen seit der Eisenbahnfrühzeit gefürchtete Umgehung war mit der Errichtung der Streckennetze keineswegs gebannt. Sie wirkte sich jetzt kaum noch auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung aus. Doch die Gewinnrate wurde geringer, da die Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr immer spärlicher flossen. Im Durchschnitt der Jahre 1897 bis 1909 erzielte Sachsen Gewinne von 4,37 % des in der Eisenbahn angelegten Kapitals, die preußisch-hessische Eisenbahn-Verwaltung hingegen 6,54 %. Das ist natürlich nicht allein Ergebnis der Konkurrenz. Wie stark sie jedoch beteiligt war, zeigt die Entwicklung der Verkehrseinnahmen (Abb. 1). Die Einnahmen aus dem Güterdurchgangsverkehr beispielsweise gingen von anteilmäßig 18,8 % im Jahre 1880 auf 7,5 % nach 1900 zurück. Von diesen Einnahmen entfielen um die Jahrhundertwende wiederum 80 % auf den Kohleverkehr Österreich–Preußen, wo Sachsen schwerlich zu umgehen war.

Sachsen wurde umfahren

Der Rückgang des Durchgangsverkehrs, den die Tendenz der Einnahmen widerspiegelt, war das Ergebnis eines groß angelegten Umfahrens Sachsens. Die durchschnittliche Versandweite der Güter ist in diesem Zeitraum durch die Entfaltung der großindustriellen Produktion mit immer weitläufigeren Lieferbeziehungen ständig gestiegen. Der wachsende Durchgangsverkehr wurde aber von sächsischen Strecken ferngehalten. Preußen hatte für die Umlenkung des

Güterverkehrs sogar eine Legitimation, da sich die beiden Rivalen entsprechend einer Regierungsabmachung von 1885 jeweils 20 % Umwege für die Lenkung der Güterströme gestatteten. Leidtragende waren die Transportkunden. Sie mußten die längeren Transportzeiten hinnehmen. Das häufige Umstellen der Wagen oder das Umladen der Stückgüter führten außerdem vermehrt zu Beschädigungen oder Verlusten der Güter. Schließlich hatten die Kunden entsprechend den Beförderungbedingungen häufig sogar noch die Umwege zu bezahlen. Manchmal erhielten sie aber auch aus Konkurrenzgründen Rückerstattungen. Erst ab 1913 erfolgte die Tarifberechnung generell nach der kürzesten Bahnroute.

Von solchen Umwegen waren auch Kunden der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn betroffen, wie überhaupt letztere kräftig im Konkurrenzkampf mitmischte und dabei kaum Rücksicht auf ihre Kunden nahm. Güter im gebrochenen Transport Eisenbahn/Binnenschiffahrt nach Hamburg wurden prinzipiell nur nach Dresden oder Riesa abgefertigt, um den Eisenbahntransport lange über sächsische Strekken zu führen. Besonders nachteilig wirkte sich dies für Versender im Raum Westsachsen und dem östlichsten Thüringen, das mit von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erschlossen war, aus. Für sie wäre zweifellos Magdeburg der günstigere Umschlagplatz gewesen.

Leipzig entwickelte sich zum Zentrum des Kriegs

In besserer Lage befanden sich hingegen die Leipziger Fabrikanten, da sie seit 1867 ihre Güter zur Abfertigung preußischen Eisenbahngesellschaften übergeben konnten. Das kam folgendermaßen zustande: 1866 führten Preußen und Österreich einen Krieg, in welchem Sachsen in „aktiver Neutralität" zu Österreich stand. Österreich verlor ihn, und Sachsen war mit von den Folgen des Friedensvertrages betroffen. Unter anderem konnten fortan Preußen selbst oder von diesem Staat konzessionierte Privatbahnen in Leipzig uneingeschränkt Eisenbahnverkehr betreiben und somit auch Bahnhöfe einrichten. Zuvor fungierte der sächsische Staat als Aufsichtsbehörde für die Anlagen auswärtiger Bahnverwaltungen in Leipzig. Noch bei den Umbauten des Eisenbahnknotens Leipzig bis 1915 erhob Preußen auf dieses Vorrecht Anspruch. Dadurch kam es übrigens auch zur Teilung des Hauptbahnhofs in eine preußische und eine sächsische Hälfte. Unter diesen Umständen entwickelte sich Leipzig zu einem besonderen Schwerpunkt im „Eisenbahnkrieg".

Neben dem Wettbewerb in Leipzig lenkte Preußen systematisch den Verkehr ab, indem es bis 1894 in 37 km Entfernung den „Konkurrenzknoten" Halle ausbaute. Die wichtigsten sächsischen Magistralen (Erfurt–) Leipzig–Dresden–Görlitz (–Breslau; heute Wrocław, VR Polen) und Leipzig–Hof verloren ihren Durchgangsverkehr an die preußischen Konkurrenzstrecken Halle (Saale)–Falkenberg (Elster)–Cottbus (–Breslau) und Halle (Saale)–Saalfeld–Probstzella, für deren Ausbau erheblich investiert wurde. Den Güterverkehr von Halle (Saale) bzw. Falkenberg (Elster) nach Böhmen versuchte Preußen über Schlesien umzuleiten.

Beide rivalisierende Bahnverwaltungen wiesen Beschwerden der Öffentlichkeit über die unlautere Konkurrenz und deren Folgen ständig ab. Sie rechtfertigten ihr Handeln stets mit entsprechenden Verträgen. Regierungsamtliche Stellen attackierten zuweilen sogar Presseberichte über den „preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieg". Daß jedoch in bezug auf die Betriebes- und Verkehrsführung tatsächlich „Schlachten" ausgefochten wurden, ließ sich auf die Dauer nicht verleugnen. Der sächsische Landtag sah sich 1901 und 1902 dann doch einmal zur Kritik an Preußen genötigt, weil es „einen unlauteren Wettbewerb gegen Sachsen" führe.

Preußen und Bayern gegen Sachsen

Im Güterverkehr ließ sich der Konkur-

3

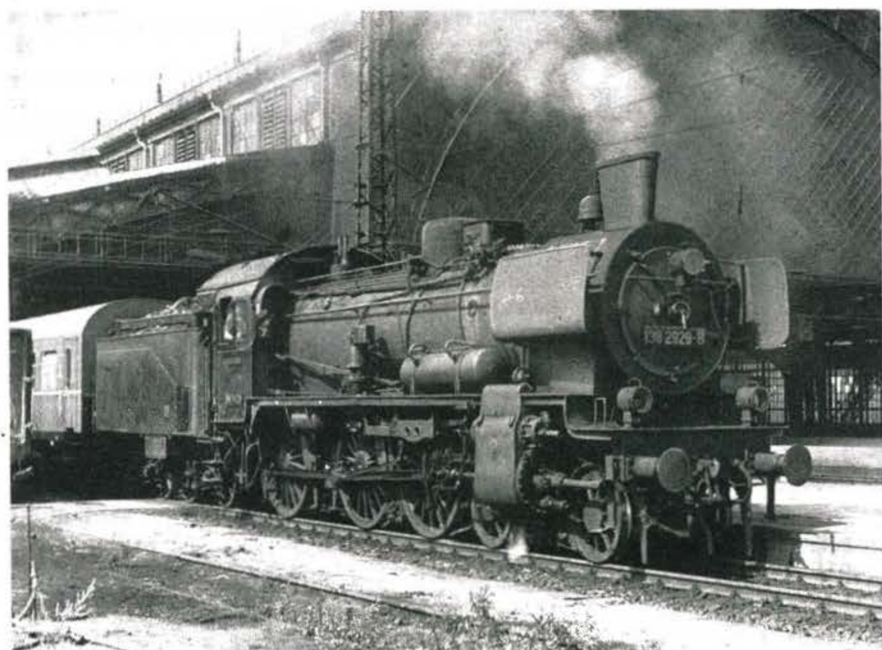


3 Schnellzug Dresden–Berlin auf der Elbbrücke in Dresden. Als Vorspann eine P 8, dahinter eine 18er. Die Aufnahme entstand im September 1926. Zu dieser Zeit gab es keinen sächsisch-preußischen Eisenbahnkrieg mehr, der seinerzeit auch die Betriebsführung auf der Strecke Berlin–Dresden betraf.

4 Eine ehemals preußische Lok (38 2929 des Bw Zittau am 7. August 1971) im Bahnhof Dresden-Neustadt vor einem Eilzug nach Zittau. Auch das war aufgrund der Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Sachsen vor dem ersten Weltkrieg kaum möglich: eine preußische Lok im sächsischen Bahnhof.

Zeichnungen: Verfasser; Fotos: R. Thümler, Leipzig (2) und F. Ebert, Dresden (4)

renzkampf leicht organisieren, da die Bahnverwaltungen den Transportweg festlegten. Sie waren nur an die Umwegklausel und an Lieferfristen gebunden. Doch auch im Reiseverkehr wurde der „Eisenbahnkrieg" mit ganzer Härte geführt. Die Auseinandersetzungen richteten sich vor allem auf die Relation des stärksten Verkehrs durch Sachsen, Berlin–München. Dabei kooperierten Preußen und Bayern in der Konkurrenz gegen Sachsen. Es galt, die Reisenden zur Benutzung der Strecken der einen oder anderen Bahnverwaltung zu bewegen, was Preußen für seinen Konkurrenzkampf gut verstand. Beim Kriterium Geschwindigkeit schnitt Preußen mit seinen jüngeren und topographisch günstigeren Eisenbahntrassen besser ab. Der größere Abstand zwischen den Stationen und Knoten erhöhte diesen Vorzug. Dem Reisenden mußte nur noch der Umweg auf preußischen Bahnen schmackhaft gemacht werden. Zunächst gestattete Preußen, mit Fahrkarten für den kürzeren Weg durch Sachsen auch die längere Route zu benutzen. Dabei wurde versucht, einen höheren Komfort zu bieten und die Anschlüsse zu den preußischen „Umgehungszügen" günstiger zu gestalten. Andererseits verminderten preußische und bayerische Aktivitäten die Reisegeschwindigkeiten über die sächsische Route. So wurde entsprechende Lokomotivdurchläufe boykottiert, Anschlüsse geschnitten und an den „Grenzstationen" – 1871 erfolgte die Gründung des geeinten Deutschen Reiches (!) – lange Aufenthalte „organisiert". Allerdings verstand es auch die Königlich Sächsische Staatseisenbahn nicht, ihre komplizierten Betriebsbedingungen zu bewältigen und einen modernen Schnellverkehr aufzubauen. Beispielsweise benötigte der internationale Schnellzug Karlsbad (heute Karlovy Vary, ČSSR)–Paris 1910 auf den 127 km der Sächsischen Staatsbahn von Eger (heute Cheb, ČSSR) nach Gera 3 Stunden und 15 Minuten. Er hielt auf solch kleinen Stationen wie Weichlitz, Berka und Wünschendorf. Die Verbindung Breslau–München erforderte auf der kürzeren Route über Görlitz–Dresden–Plauen eine um 1 1/4 Stunden längere Fahrzeit als über Cottbus–Halle (Saale). Technische Behinderungen vermochte die Sächsische Staatsbahn nicht zu überwinden, und selbst bei Organisatorischem tat sie sich sehr schwer.



4

Expreßzüge nicht über Dresden

Mit teilweise extrem unlauteren Mitteln schnitt Preußen seinen Konkurrenten vom internationalen Verkehr ab. Preußische Einflüsse bewirkten, daß 1910 kein einziger Expreßzug Dresden berührte. Die Elbmetropole mit ihrer zentralen Lage in Mitteleuropa war damit die einzige deutsche Landeshauptstadt ohne diese Anbindung. Sächsische Kurswagen nahm Preußen kaum an, noch seltener Schlafwagen. Den wenigen Kurswagen wurde in Halle (Saale) ein ungünstiger Anschluß organisiert, oder Preußen beförderte sie zur Fahrzeitverlängerung über Nebenstrecken. Nach zeitgenössischen Berichten (2), soll Dresden in dieser Zeit ein spürbares Nachlassen des Fremdenverkehrs verzeichnet haben. Die sächsische Regierung und ihre Bahnverwaltung vermochten nichts dagegen zu unternehmen.

Veränderte Situation im ersten Weltkrieg

Zu einer Beruhigung in den preußisch-sächsischen Auseinandersetzungen kam es erst während des ersten Weltkriegs, obwohl die sieben Länderbahnen selbständig blieben. Das einheitliche Handeln wurde durch die Unterstellung unter militärische Befehlsgewalt koordiniert. Unter den Ereignissen des Krieges zeigte sich besonders drastisch, daß die über die Eisenbahnen ausgetragenen Streitereien der Länder den Ansprüchen an das Eisenbahntransportwesen nicht länger hinderlich sein durften.

Einige Länderregierungen waren aber immer noch stark genug, die Zusammenführung der Bahnen in Richtung eines Bundes der weiter selbständigen Staatsbahnverwaltungen lenken zu wollen. Sachsen machte seinen Beitritt zu diesem Bund von der Lösung der Verkehrsstreitigkeiten abhängig. Preußen willigte ein, da Aufwand und Nutzen seines Konkurrenzkampfes langsam der Vernunft zum Vorzug verhalfen. In Vorbereitung des Bundes wurde für den Güterverkehr ein Vertrag zum Ausschluß aller Umlenkungen aus Konkurrenzgründen abgeschlossen. Für den Reiseverkehr auf der Relation Halle (Saale)/Leipzig–München kam es zur Gründung eines regelrechten Syndikats zwischen den beiden Staatsbahnen. Das „Abkommen zur Finanzgemeinschaft für den Schnellzugverkehr Berlin–München" vom August 1918 sah auf beiden Strecken über Hof und Probstzella eine gleiche Anzahl guter Verbindungen vor. Der Gewinn beider Relationen wurde unabhängig von der Benutzung je zur Hälfte aufgeteilt. Kurz vor Bildung der Reichseisenbahnen (später DRG) kam es zwischen den beiden Länderbahnen noch zu einer monopolistischen Vereinigung und somit zur Aufhebung der Konkurrenz!

Das Ende des ersten Weltkrieges und die Novemberrevolution bewirkten auch eine nachhaltige Veränderung der verkehrspolitischen Situation. Der Weg zu einer einheitlichen deutschen Bahnverwaltung war frei. Ihre Gründung erwies sich für die Weimarer Republik als eine dringliche politische Aufgabe.

Quellenangaben

(1) Kittel, Theodor: Der Plan des „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen", das Ende des preußisch-sächsischen Eisenbahnkriegs, Berlin um 1918
(2) Kottmar, Heinz: Sächsische Eisenbahnwünsche, Dresden 1913
(3) Wiedemann, Albert: Die Sächischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig um 1903

Carsten Liesenberg, Mühlhausen

Die ehemalige Mühlhäuser Straßenbahn

Bekanntlich gibt es in Mühlhausen Thomas-Müntzer-Stadt keine Straßenbahn mehr. Die letzte Strecke des ehemals meterspurigen Netzes wurde 1969 stillgelegt. Mühlhausen gehört also zu den wenigen Städten unseres Landes, wo die Straßenbahn zugunsten des Kraftomnibusses gänzlich verschwand.
Mühlhausen ist eine mittlere Industriestadt am Nordwestrand des Thüringer Beckens im Bezirk Erfurt. Die heute dominierende Textilindustrie entstand Mitte des vorigen Jahrhunderts, wobei die Stadt bereits zu Beginn des 15. Jahrhunderts bekannt war durch Wollwaren- und Leinenexporte. Die 1870 eröffnete Eisenbahn von Leinefelde (Eichsfeld) über Mühlhausen nach Gotha begünstigte den Handel auch in Mühlhausen. Die Einwohnerzahl stieg von rund 10 000 1850 auf etwa 30 000 im Jahre 1900 an.

Gas- und Elektrizitätswerk in Konkurrenz?

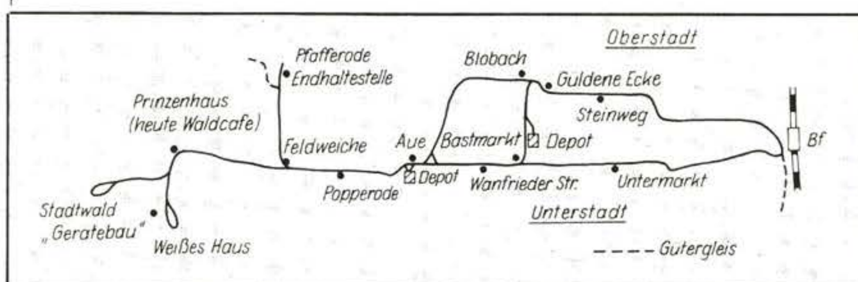
Nun forderte ein Teil des in der ehemaligen Freien Reichsstadt – die 1802 an Preußen fiel – ansässigen Bürgertums die Einrichtung einer elektrisch betriebenen Straßenbahn. So hoffte z. B. der „Wald-Verein" auf eine günstige Verbindung zum nahegelegenen Stadtwald, dem zweitgrößten Stadtforst im damaligen Deutschen Reich. Zunächst lehnten die Stadtväter ein derartiges Vorhaben ab. Man vermutete nämlich, daß das bereits vorhandene Gaswerk dann mit einem dann erforderlichen Elektrizitätswerk in einen Konkurrenzkampf geraten könnte. Da aber schließlich auch mehrere Industriebetriebe einen Elektrizitätsanschluß forderten, schloß am 13. Juli 1897 der Stadtrat mit der späteren Siemens-Tochterfirma Schuckert & Co in Nürnberg einen Vertrag ab über den Bau eines Elektrizitätswerks und einer elektrischen Straßenbahn. Das Elektrizitätswerk sollte nicht nur die Straßenbahn und Industrie, sondern auch die Haushalte versorgen und die Straßenbeleuchtung elektrisch ermöglichen. Die Stadt erteilte den Schuckert-Werken alle Betriebsrechte für eine Zeitdauer von 50 Jahren, behielt sich aber einen Gewinnanteil vor.

Im Februar 1898 begannen die Bauarbeiten, am 1. September 1898 wurde das Elektrizitätswerk in Betrieb genommen und am 20. Dezember 1898 fand nach landespolizeilicher Abnahme der ersten fertiggestellten Teilstrecke die feierliche Probefahrt statt.

Ausflugsgebiet wurde mit erschlossen

Ein Tag später erfolgte die offizielle Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke Bahnhof–Bastmarkt–Popperode (Unterstadtlinie). Sie war eingleisig und mit acht Ausweichstellen (später durch Verlegen geändert) angelegt. Vom Bahnhof verlief das Gleis durch die untere Altstadt zum Bastmarkt, wo das Depot

1



2



entstand. Von hier aus fuhr die Straßenbahn über die Vorstadt zum Schwanenteich und schließlich weiter bis Popperode. Als Überlandbahn mit eigenem Bahnkörper wurde die Strecke mit der höchstzulässigen Steigung zum Weißen Haus – einem heute noch beliebten Ausflugsziel am Stadtwald – fortgesetzt. Am 24. Januar 1899 konnte diese Strecke durch den damaligen Mühlhäuser Oberbürgermeister Lentze dem Verkehr übergeben werden. Ein zweimaliger Wechsel der Eigentümer in den Jahren 1899 und 1901 verhinderte weitere Pläne zum Ausbau des Liniennetzes. Die Schuckert-Werke hatten die Konzession an die Elektra-Gesellschaft verkauft. Letztere gaben sie an die Continentale-Gesellschaft in Nürnberg ab. Erst am 4. April 1901 wurde die Oberstadtlinie bis zur Güldenen Ecke eröffnet. Sie führte eingleisig mit mehreren Steigungsabschnitten und einigen engen Kurven durch die Hauptgeschäftsstraße der Oberstadt. Endgültig ausgebaut war diese Linie erst am 1. November 1901. Da die Landespolizei eine Verstärkung des Gleisunterbaus der Reststrecke bis zur Aue gefordert hatte, wurde dieser Abschnitt erst am 2. November 1901 übergeben. Im Jahre 1903 ging der ebenfalls eingleisige Anschluß der Oberstadtlinie vom Blobach an das Depot Bastmarkt in Betrieb.
Den Vorschlag, eine Strecke nach Pfafferode zu bauen, reichte der Stadtverordnete Wiesenthal ein. Er setzte sich schon vor 1898 für eine elektrische Straßenbahn in Mühlhausen ein. Nun sprach sich Wiesenthal für eine 30 km lange Überlandstraßenbahn Mühlhausen–Pfafferode–Eigenrieden–Diedorf–Treffurt und ein Versorgungs-Wasserkraftwerk an der Werra aus. Die Vorhaben scheiterten an technischen und finanziellen Schwierigkeiten sowie am Desinteresse der betroffenen Ortschaften.
1911 bildete sich eine sogenannte Bürgervereinigung in Pfafferode. Sie hatte einen so weitreichenden Einfluß, daß der Bau einer Straßenbahnverbindung nach Pfafferode durchgesetzt wurde. Die im Entstehen begriffene Landesheilanstalt Pfafferode förderte dieses Vorhaben. Von vier Trassenvarianten wählte man die kürzeste (Feldweiche–Pfafferode, Stichstrecke) und begann unverzüglich mit dem Bau.

Güterverkehr kam hinzu
Noch im selben Jahr konnte die Strecke für den Güterverkehr freigegeben werden, der hauptsächlich aus Kohlentransporten für das Elektrizitätswerk, das Depot und die Pfaffenroder Landesheilanstalt bestand. Die Kohlen wurden an einer Rampe nahe des Bahnhofs aufgeladen und zu den Verbrauchern transportiert.
Bei Bedarf waren auch andere Gütertransportleistungen möglich. Die Güterloren wurden dann gelegentlich auch bei fahrplanmäßigen Personenfahrten mitgenommen.
Ebenfalls im Jahre 1911 kam ein neues Depot an der Aue hinzu; das alte konnte dadurch entlastet werden. Die Straßenbahn hatte damals eine Streckenlänge von 12,6 km. Mit 38 Fahrzeugen wurden im 7,5-Minuten-Betrieb jährlich 1,5 Millionen Personen befördert, und es verkehrten folgende Linien (ohne Nummern):
Bahnhof–Bastmarkt–Weißes Haus (Außenstrecke),
Bahnhof–Bastmarkt–Aue (Unterstadtlinie) sowie
Bahnhof–Blobach–Aue (Oberstadtlinie).
Der Protest der Oberstadtbevölkerung führte noch im gleichen Jahr dazu, daß die Linie Bahnhof–Weißes Haus auf der Rückfahrt über die Oberstadt geführt werden mußte. Es galt folgender Fahrtarif: Ringbahn 10 Rpf, Bastmarkt–Weißes Haus 15 Rpf und die ganze Strecke 20 Rpf.
Bei der Straßenbahn waren etwa 80 Personen beschäftigt, davon arbeiteten 64 im Fahrdienst (Fahrer und Schaffner), und der Rest gehörte zum Depot.
Im Jahre 1912 wurde die Strecke nach Pfafferode für den Personenverkehr eröffnet. Den ersten öffentlichen Fahrplan für die neue Linie gab es aber erst 1913.

Straßenbahn wurde städtisches Eigentum
Aufgrund der Kohleknappheit während des ersten Weltkrieges waren radikale Fahrplaneinschränkungen an der Tagesordnung, und trotzdem wurde 1917 die doppelte Anzahl an Fahrgästen gegenüber 1911 befördert. 1917/18 mußten zusätzlich noch Verwundete zur Landesheilanstalt Pfafferode transportiert werden.
Am 1. Januar 1919 kaufte die Stadt den Straßenbahnbetrieb von der Elektra-Gesellschaft auf, nachdem die Betriebsführung schon seit 1910 in städtischer Regie lag. Im Sommer 1919 wurde der 15-Minuten-Verkehr eingeführt. 1921 konnte das alte Depot gänzlich geschlossen werden.

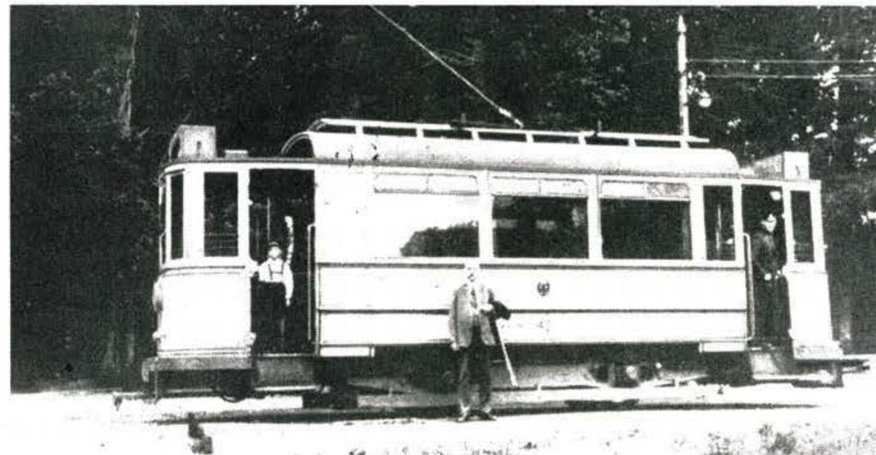
1 Streckennetz der Straßenbahn in Mühlhausen (unmaßstäblich)

2 Im Eröffnungsjahr der Mühlhäuser Straßenbahn entstand diese Aufnahme, auf der offensichtlich gesamte „Personalbestand" verewigt wurde.

3 Triebwagen 12(II), ex Nordhausen, mit verglasten Plattformen um 1935 auf der Außenstrecke. Der Schaffner trägt die damals üblich gewesenen „Utensilien"

4 Typisch für Mühlhausen waren viele Jahre die Stangenstromabnehmer. Triebwagen 42 um 1930 am Weißen Haus.

3


4


„Bürgervereinigung" verhinderte den Abbau der Bahn
Doch nun wirkte sich die Inflation auch auf die Mühlhäuser Straßenbahn aus. Ab 1. Dezember 1922 mußte der gesamte Straßenbahnbetrieb eingestellt werden. Ab 1. März 1923 wurde wieder ein eingeschränkter Betrieb aufgenommen, dem ab 1. September 1923 eine erneute Stillegung folgte. Der bereits erwähnten „Bürgervereinigung" aus Pfafferode ist es zu verdanken, daß der inzwischen vorgesehene Abbruch und Verkauf der Straßenbahn nicht zustande kam. Hier war die Straßenbahn zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel geworden. Die „Bürgervereinigung" erreichte durch eine vertragliche Vereinbarung, daß bis zum 31. Juli 1924 die Provinz Sachsen die Unkosten, und die Stadt Mühlhausen die Unterhaltung der Betriebsmittel der Strecke nach Pfafferode zu finanzieren hatte.
Am 13. Dezember 1923 mußte daher der Betrieb nach Pfafferode wieder aufgenommen werden. Ab 1. März 1924 fuhren bereits alle Linien. Nun wurde die Straßenbahn sehr stark genutzt. Anlagen und Fahrzeuge waren jedoch verschlissen bzw. veraltet.
Nach und nach wurden Gleise und Wagen wieder instand gesetzt. 1933 faßte die Stadtverwaltung alle städtischen Betriebe – dazu gehörten Gaswerk, Elektrizitätswerk und Straßenbahn – zu den Stadtwerken zusammen. Später folgte die Vereinigung mit der Überlandzentrale zur „Elektrizitätswerk- und Überlandzentrale Mühlhausen/Thüringen G.m.b.H.". Hierzu gehörten dann auch die Wasserkraftwerke Mihla und Falten an der Werra.

Im Dienst des zweiten Weltkriegs
1937 kamen ein Omnibus-Zubringer-Betrieb, der die jahrelang versäumten Netzerweiterungen ausgleichen sollte, und eine Wendeschleife der Straßenbahn am Weißen Haus hinzu. Die Vorbereitung des verbrecherischen zweiten Weltkrieges ging an der Mühlhäuser Straßenbahn nicht spurlos vorüber.
Für die Produktion von Munition entstand im Stadtwald die „Gerätebau G.m.b.H." als Zweigwerk der Firmen Walther & Co. (Suhl) und der Ruhlaer Uhrenwerke. 1939 erhielt der Betrieb einen eingleisigen Straßenbahnanschluß mit einer Wendeschleife. Für den Mühlhäuser Straßenbahnbetrieb ergaben sich nun bisher ungekannt hohe Anforderungen an die Personenbeförderung, ebenfalls nahm der Güterverkehr stark zu. Der Verschleiß von Wagen und Anlagen war dementsprechend hoch. Auf der Hintour zum „Gerätebau" wurden Brennstoffe und Werkstoffe und auf der Rücktour die dort hergestellte Munition zum Bahnhof Mühlhausen transportiert. Nach einem Großalarm am 3. April 1945 kam es zur Stillegung des Straßenbahnbetriebs. Bereits am Abend des folgenden Tages gehörte die faschistische Diktatur in Mühlhausen der Vergangenheit an.

Ein neuer Anfang
Am 14. Mai 1945 wurde der Güterverkehr und am 5. Juli 1945 der Personenverkehr wieder eröffnet. Die Zeit der Kriegsproduktion war vorüber, die Strecke zum „Gerätebau" überflüssig geworden. 1946 erfolgte der Abbau des

Abschnitts Prinzenhaus–„Gerätebau". Die Schienen wurden zur Erneuerung des übrigen Streckennetzes verwendet. 1948 konnte der Betrieb auf allen anderen Linien wieder voll aufgenommen werden. Die Straßenbahn gehörte von nun ab zum Energiekombinat Süd mit dem Sitz in Bleicherode. Ein Jahr nach der Übergabe der Straßenbahn an die Stadt im Jahre 1952 wurde der „VEB (K) Städtischer Verkehr" gegründet. Der Fahrzeugbestand wurde mit zwei Taxis und 1954 zusätzlich einem Bus ergänzt. Die Feierlichkeiten zum 65jährigen Bestehen der Mühlhäuser Straßenbahn fielen mit dem 1. Platz des „VEB (K) Städtischer Verkehr Mühlhausen" im Wettbewerb der Nahverkehrsbetriebe der DDR zusammen. Noch im gleichen Jahr gab es Bestrebungen, den Personenverkehr nach Pfafferode durch Busse zu ersetzen. Wegen fehlender Kapazitäten mußte er noch bis 1965 aufrechterhalten werden. Der Güterverkehr blieb bis 1968/69 bestehen.

Kraftverkehr übernahm die Beförderungsaufgaben

Die jährliche Beförderungsleistung war auf rund 3,7 Millionen Personen angestiegen. 1965 wurde der schaffnerlose Betrieb zunächst auf der Oberstadtlinie, später dann auch in verkehrsarmen Zeiten auf der Unterstadtlinie, eingeführt. Nach der Einstellung der Linie Bastmarkt–Pfafferode bestanden folgende Linien (ohne Nummern): Bahnhof – Weißes Haus (Außenstrecke), Bahnhof – Aue (Unterstadtlinie und Bahnhof – Aue (Oberstadtlinie).

Untersuchungen über die Beibehaltung der Straßenbahn ergaben, daß für die Rekonstruktion dieses Verkehrsmittels in Mühlhausen rund 10 Mill. Mark erforderlich gewesen wären. Die Einrichtung eines Omnibus-Stadtverkehrs verursachte damals einen Kostenaufwand von 2 Mill. Mark. Der überalterte Wagenpark und der aus damaliger Sicht rationellere Busverkehr führten zu der Entscheidung, die Straßenbahn endgültig stillzulegen.

Am 8. Juli 1968 war es dann soweit: Die Oberstadtlinie wurde eingestellt. Ein gutes Jahr später folgten die Unterstadtlinie und die Außenstrecke. Obwohl der Betrieb ab 27. Juni 1969 ruhen sollte, mußte er doch noch bis zum 29. September 1969 weiter rollen. Kraftomnibusse übernahmen den Mühlhäuser Nahverkehr, und heute erinnern nur noch einige Gleisreste an den ehemaligen Straßenbahnbetrieb in der Thomas-Münzer-Stadt.

Vielfältige Trieb- und Beiwagentypen

Zur Eröffnung des Straßenbahnbetriebs standen elf Triebwagen der Firma Bothmann & Glück, Gotha, sowie etwa zehn Sommerbeiwagen zur Verfügung. 1911 waren es bereits 21 Trieb- und 17 Beiwagen. In den 20er Jahren fertigten arbeitslose Straßenbahner im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms in eigener Werkstatt fünf Triebwagen an, die zusammen mit sieben modernisierten älteren bzw. MAN-Triebwagen der Baujahre 1911–1928 bis 1969 in Betrieb waren.

Oft wurden aber auch Fahrzeuge aus Erfurt umgesetzt, die dort durch Einheits-Triebwagen der Typen T 2 und G 4 abgelöst worden waren. Unter den insgesamt 13 ehemals Erfurter Triebwagen (Tw) befanden sich auch vier jüngere. Es handelte sich um die 58(II) und 82 bis 84, gebaut 1936 von der Gothaer Waggonfabrik A.G.

Mit den ersten, Anfang des zweiten Weltkriegs aus Erfurt umgesetzten Fahrzeugen setzte erst relativ spät die Umrüstung von Stangen- auf Scherenstromabnehmer ein. Nach Mühlhausen war noch 1928 ein Triebwagen mit Stangenstromabnehmer geliefert worden. Die Erfurter Triebwagen besaßen bereits die Scherenstromabnehmer. Während und kurz nach dem zweiten Weltkrieg wurden alle vorhandenen Fahrzeuge umgerüstet. Auslöser für diese Modernisierung war auch ein Unfall auf der Außenstrecke: Die Stromabnehmerrolle eines Stangenstromabnehmer-Triebwagens war an der Feldweiche herausgesprungen. Die Fahrzeugbeleuchtung erlosch. Ein Triebwagen aus Richtung Wald fuhr auf diesen unbeleuchteten Triebwagen auf. Alle Triebwagen verfügten über Hand- und elektrische Bremsen und waren oft mit Fahrtzielanzeigekästen ausgerüstet. Außer den ersten elf Triebwagen und der ersten Erfurter Serie, die Längssitze besaßen, hatten alle anderen Fahrzeuge Quersitze.

Außerdem waren aus ehemaligen Sommerwagen entstandene Beiwagen, vier 1898 gebaute und 1956/57 ausgemusterte sowie vier 1938 aus Wiesbaden übernommene Beiwagen vorhanden.

Von 1911 bis 1928 kamen insgesamt zehn Güterloren hinzu. Knapp 50 Triebwagen, rund 25 Beiwagen sowie 15 Güter- und Arbeitsloren verkehrten in der gesamten Betriebszeit. Es waren ausschließlich zweiachsige Fahrzeuge.

Leider konnte bis jetzt noch keine lückenlose Fahrzeugliste aufgestellt werden. Von den verbliebenen Trieb- und Beiwagen wurden von 1967 bis 1969 die Wagenaufbauten zum größten Teil verkauft und meist als Bauunterkünfte oder Gartenlauben verwendet.

5 Straßenbahn-Güterverkehr gab es in Mühlhausen bis in die 60er Jahre hinein. Hierbei ging es insbesondere um die Versorgung der früheren Landesheilanstalt mit Kohle. Auf dem letzten Güterwagen ein Bremser. Diese Aufnahme ist aus dem Jahre 1963.

6 Triebwagen 46, gebaut von MAN im Jahre 1928, am Obermarkt im Juni 1965

7 Triebwagen 39 als Arbeitsfahrzeug im Depot. Dieser Wagen wurde 1913 in Werdau gebaut und war zuvor in Erfurt und Leipzig im Einsatz.

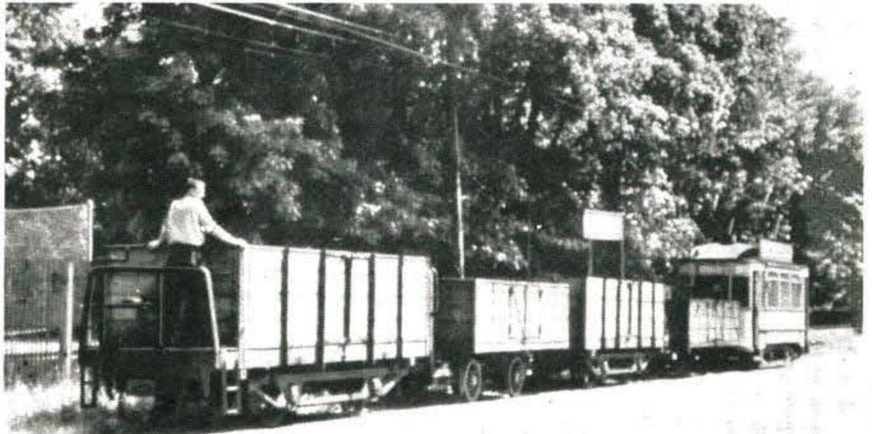
8 Triebwagen 58 – er wurde 1961 aus Erfurt übernommen und fuhr dort mit der Nr. 63 – an der Haltestelle Aue im Jahre 1965 kurz vor seiner Ausmusterung.

9 Triebwagen 43 mit Beiwagen 36 an der Endstelle „Zum Wald" (Stadtwald) Ende der 50er Jahre. Der Beiwagen wurde übrigens im Jahre 1900 in der Waggonfabrik Rastatt für die Wiesbadener Straßenbahn gebaut. 1938 kam er nach Mühlhausen und war hier bis 1969 im Dienst.

10 Abtransport des Beiwagens 37 (ex Wiesbaden) am 28. Juni 1969.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung Verfasser (3 und 4), W. Schreiner, Leipzig (2, 5 bis 10)

5



Quellenangaben
(1) Unterlagen aus dem Stadtarchiv Mühlhausen
(2) Straßenbahn-Archiv transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1978, S. 445–451
(3) „Die Provinz Sachsen in Wort und Bild", Klinkhardt-Verlag, Berlin, 1900
(4) Hinweise von B. Mahr, Mühlhausen
(5) Chronik der Stadt Mühlhausen i. Thür., Willmann-Verlag, Magdeburg, 1931

mosaik

6

7



8

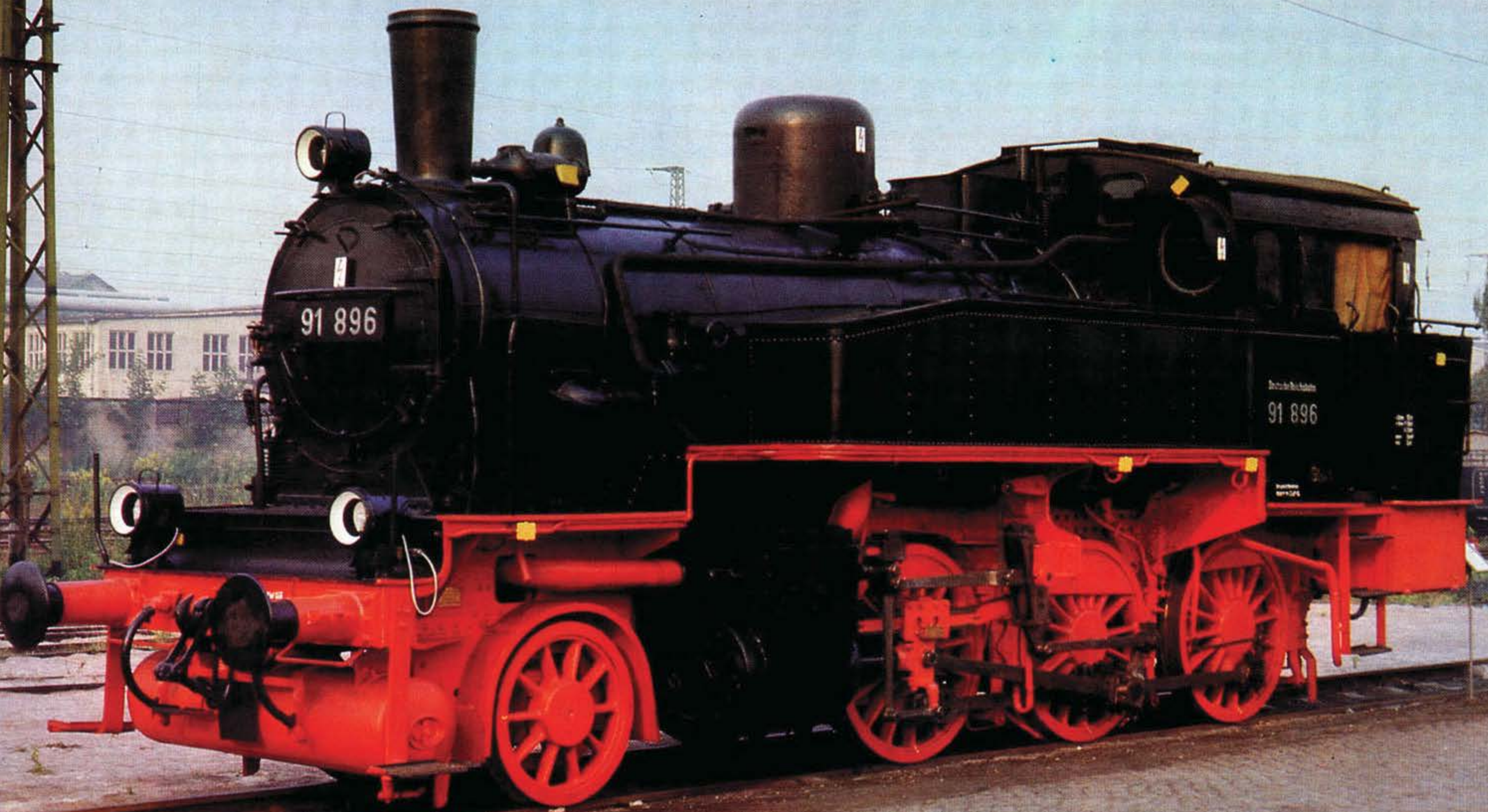


9



10





modell eisenbahner poster

91 896
in Radebeul Ost
Foto: V. Emersleben

Lok-einsätze

Bw Wismar
Am 1. Dezember 1984 erhielt das Bw die 50 3691 aus dem Raw Meiningen. Abgestellt wurden die 50 3599 (Schieberschaden) und die 50 3665 (Laufachsenschaden). Die 50 3640 wurde dem Raw Meiningen zugeführt. Als Heizlok ist die 44 1056 im Dienst sowie zwei ehem. BR 44 als Heizdampfspender.
Umläufe
KBS 780: 15137; Wismar ab 23.52 Uhr (65810), Rostock Güterbf an 3.08 Uhr; Rg ab 5.28 Uhr (65809), Wismar an 10.25 Uhr; Wismar ab 12.40 Uhr (65804), Rostock Güterbf. an 18.08 Uhr; Die Güterzüge 65812 und 65807 werden mit Dieselloks bespannt.
Ma. (Mitte Januar 1985)

Bw Karl-Marx-Stadt, Betriebsteil Hilbersdorf
Die 44 1593 und 44 2351 wurden als Dampfspender verkauft.
Lokbestand:
50 2740 (R), 50 3519 (R, kalt abgestellt), 50 3526 (Hzl), 50 3543 (Hzl Hbf), 50 3548 (kalt), 50 3563 (kalt), 50 3600 (kalt), 50 3604 (Raw), 50 3616 (z. Z. Bw Aue), 50 3628 (Displ.), 50 3633 (Hzl), 50 3644 (Hzl), 50 3646 (E), 50 3647 (R), 50 3650 (Hzl), 50 3654 (Dil.), 50 3655 (kalt), 50 3658 (Hzl Hbf), 50 3659 (E), 50 3670 (Bw Aue), 50 3688 (kalt), 50 3689 (R), 50 3690 (E), 50 3698 (E), 50 3704 (kalt f. Raw), 50 3671 (Bw Aue).
Umläufe:
Wh ab 6.35 Uhr, Db an 7.01 Uhr; Db ab 11.30 Uhr (62335), Wh an 11.55 Uhr; Wh ab 12.35 Uhr, Mw an 12.52 Uhr; Mw ab 13.38 Uhr, Kh an 14.55 Uhr; Kh ab 19.21 Uhr (64338); Db ab 6.18 Uhr (62333), Kh an 9.47 Uhr; Kh ab 12.19 Uhr (64336), Db an 16.20 Uhr;
Bdf ab 9.05 Uhr (64359); Ha an 9.18 Uhr, Ha ab 9.41 Uhr, Fr. an 9.59 Uhr, Fr. ab 10.48 Uhr, Ndw 11.09 Uhr; Kh an 11.20 Uhr (nur Mo–Fr), Kh an 11.28 Uhr Lzv (nur Sa/So); Kh ab 13.49 Uhr (64360), Ndw 14.02 Uhr, Fr 14.52 Uhr, Ha 15.53 Uhr, Bdf an 16.04 Uhr (anschließend zum Steinbruch, nur Mo–Fr); Bdf ab 18.40 Uhr (64361), Ha an 18.53 Uhr;
Ks ab 6.12 Uhr (64369), Kh an 6.34 Uhr; Kh ab 9.05 Uhr (Lzv 64382), Küw an 9.12 Uhr; Küw ab 9.22 Uhr (64382), Witt ob Bf an 9.38 Uhr; Witt ob Bf ab 9.52 Uhr, Lb an 10.30 Uhr; Witt ob Bf ab 13.08 Uhr (65383), Küw an 13.51 Uhr; Küw ab 15.12 Uhr, Kh an 15.47 Uhr; Kh ab 16.31 Uhr (Lzv 17764) zum Hbf (nur Mo–Fr);
KBS 420: Abs ab 9.45 Uhr (64342), Wst an 10.41 Uhr; Wst ab 11.36 Uhr, Wt 11.53 Uhr, Zs an 11.58 Uhr; Zs ab 12.47 Uhr, F 13.14 Uhr; Ndw ab 14.04 Uhr, Kh an 14.19 Uhr; Kh ab 16.40 Uhr (64345), Ndw 17.16 Uhr, F 17.28 Uhr, Zs an 17.58 Uhr; Zs ab 18.20 Uhr, Wst an 18.35 Uhr;
KBS 425: Og ab 7.40 Uhr (64320), Pl an 8.17 Uhr; Pl ab 10.23 Uhr, Ndw 12.10 Uhr, Kh an 12.21 Uhr; Kh ab 14.41 Uhr (64325), Pl an 16.11 Uhr;
KBS 440: A ab 6.25 Uhr (65391), Zö an 7.05 Uhr (mit Vorspann 50.3); Ks ab 8.12 Uhr (64354), A an 11.53 Uhr; A ab 16.27 Uhr (65355), Zö an 17.06 Uhr (Mo–Fr mit Vorspann 50.3); Zö ab 19.20 Uhr, Kh an 22.53 Uhr;
Legende: A – Aue, Abs – Annaberg Buchholz Süd, Bdf – Berbersdorf, Db – Döbeln, F – Flöha, Fr – Frankenberg, Ha – Hainichen, Kg – K.-M.-Stadt Glösa, Kh – K.-M.-Stadt – Hilbersdorf, Ks – K.-M.-Stadt Süd, Küw – Küchwald, Lb – Limbach, Mw – Mittweida, Ndw – Niederwiesa, Og – Olbernhau-Grünthal, Pl – Pockau-Lengefeld, Witt ob Bf – Wittgensdorf oberer Bahnhof, Wh – Waldheim, Wt – Willischthal, Zö – Zwönitz, Zs – Zschopau, Zwi – Zwickau,
Kr. (Anfang Februar 1985)

Bw Halberstadt, Est Oschersleben
Lokbestand:
50 3501, 50 3559, 50 3631, 50 3662, 44 1488 (Hzl.); davon sind täglich drei Maschinen in Betrieb.
Umläufe:
KBS 700: P 8471, P 8476, P 8477; KBS 675: P 16473 (nur Sa u. So).
Bu ab 7.07 Uhr (61761), Schö an 8.06 Uhr; Schö ab 9.16 Uhr (61762), Bu an 10.00 Uhr; Bu ab 11.30 Uhr (61744), Osl an 13.35 Uhr; Osl ab 15.15 Uhr (61744), Hlb an 16.28 Uhr; Osl ab 5.40 Uhr (64773), D an 8.32 Uhr; D ab 8.42 Uhr (64772), Bl an 9.00 Uhr; Bl ab 9.30 Uhr (73061), Alt an 9.43 Uhr; Alt ab 10.00 Uhr (73062), Bl an 10.13 Uhr; Bl ab 12.35 Uhr (64775), D an 13.00 Uhr; D ab 13.47 Uhr (64774), Bl an 14.00 Uhr; Bl an 14.10 Uhr (73065), Alt an 14.23 Uhr; Alt ab 14.38 Uhr (73066), Bl an 14.51 Uhr; Osl ab 14.37 Uhr (61745), Bn an 16.32 Uhr.
Legende:
Alt – Altenwedding, Bl – Blumenberg, Bu – Magdeburg-Bukkau, D – Dodendorf, Hlb – Halberstadt, Osl – Oschersleben, Schö – Schönebeck
Fi. (Anfang Februar 1985)

Ergänzungen zum „me" 1/85
Bw Zittau
Zum Lokbestand gehört nicht 50 1630 sondern 52 1630 (Hzl. ohne Gestänge); 52 8125 wurde im November 1984 an das Bw Görlitz abgegeben; außerdem gehören zum Bestand: 65 1008 (Hzl), 52 8052, 52 8062 und 52 8160.
Bw Altenburg
52 1538 und 52 6404 sind nicht betriebsfähig und dienen ausschließlich Heizzwecken. Außerdem sind hier vorhanden: 44 1296 (Dampfsp.), 52 8033 und 52 8166.
Wa. (Mitte Februar 1985)

Andre Rothe (DMV), Dresden

Über den Lebenslauf der 91 896

Diese Lok baute die Firma Jung im Jahre 1912 und lieferte sie unter der Fabrik-Nr. 1738 an die K.P.E.V. aus. Am 19. Juli 1912 als Frankfurt 7394 übernommen, fand sieben Tage später die Endabnahme statt.
Über weitere Stationierungen dieser Lok ist nichts bekannt. Das betrifft auch ihren Einsatz bei den PKP ab 1. Juni 1922. Dort verkehrte sie als TKi 3-295, gelangte 1941 wieder in den Bestand der DR und erhielt die Nummer 91 896. Dabei handelte es sich um Zweitbesetzung. Die 1925 als 91 896 bezeichnete Maschine (Jung 1907/1014 Mainz 7337) war zu diesem Zeitpunkt zumindest bei der DR nicht mehr vorhanden. Angaben über die Stationierung von 1941 bis 1971 sind der Tabelle zu entnehmen.

Beheimatung	Zeitraum
BW Hoyerswerda	15. 4. 1941– 3. 1. 1947
RAW Chemnitz	6. 1. 1947–31. 1. 1947
BW Hoyerswerda	1. 2. 1947–11. 6. 1947
BW Eberswalde	12. 6. 1947–30. 11. 1947
BW Stralsund	1. 12. 1947–10. 12. 1947
BW Eberswalde	11. 12. 1947–30. 9. 1948
RAW Rostock	1. 10. 1948–29. 10. 1948
BW Pasewalk	30. 10. 1948–14. 4. 1955
BW Neustrelitz	15. 4. 1955–22. 5. 1955
BW Neubrandenburg	23. 5. 1955–22. 6. 1955
WL 2 Raw Eberswalde	26. 6. 1955–30. 10. 1971

Am 1. November 1971 wurde die Lok an den VEB Binnenhafen Oberelbe Torgau verkauft und stand knapp fünf Jahre bei der Torgauer Hafenbahn im Dienst. Von dort übernahm sie am 1. Mai 1976 der VEB Verkehrsbetriebe Dresden.
1983 wurde damit begonnen, diese alte T9[3] im Bw Dresden aufzuarbeiten. Auf der Fahrzeugausstellung in Radebeul war die Lok im August vergangenen Jahres breiten Kreisen der Öffentlichkeit zugänglich.
Diese Maschine gehört nicht zu den Eisenbahn-Museumsfahrzeugen der DR bzw. des Verkehrsmuseums Dresden und soll später einmal als Lokdenkmal vor dem Bw Dresden aufgestellt werden.

Dipl.-Ing. Nikolaus Günzl (DMV),
Berlin

Borsig-Dampftriebwagen der montenegrinischen Eisenbahn

Die heutige Teilrepublik Montenegro der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien war um die Jahrhundertwende das selbständige Königreich Montenegro, das „Land der schwarzen Berge". Eingeschlossen von Bosnien-Herzegowina, Serbien und Albanien war der Zugang zum Adriatischen Meer nur über den Hafen von Antivar (heute Bar) gegeben. Dieser natürliche Hafen ist von zahlreichen Bergen umgeben, die aber auch den Zutritt zum Skutari-See (heute Shkodra-See), dem Eingangstor zum fruchtbaren Süden Montenegros, erschweren. Der Skutari-See, der größte See der Balkanhalbinsel, erstreckt sich mit einer Fläche von 356 km² und etwa 10 km Breite über die Grenze Albaniens und trennt das zur Adria abfallende Gebirge von den anschließenden Hochebenen (im Vergleich: Müritz 116,8 km²).

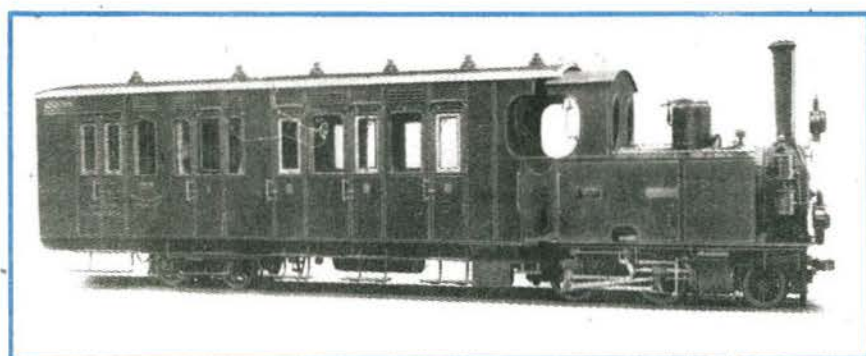
Bahnbau war unumgänglich

Straßen gab es kaum, und das geringe Transportaufkommen übernahmen Maultiere und Pferde auf Saumpfaden. So war eine wirtschaftliche Entwicklung Montenegros stark gehemmt. Ins Landesinnere kam man nach Überwindung des Gebirges mit dem Schiff von Virpazar über den Skutari-See nach Skutari (heute Shkoder, VR Albanien) oder Plavnica, dem Endpunkt der späteren 600-mm-Bahn Titograd–Donja Plavnica. Der Verkehr auf dem See wurde mit Dampfern der „Compagnia die Antivari", einer mit italienischem Kapital gegründeten und von Italienern geleiteten Gesellschaft, betrieben. Um einen lebhaften Aufschwung des Handels zu erreichen, sollte die Verbindung zum Hafen von Antivar verbessert werden.

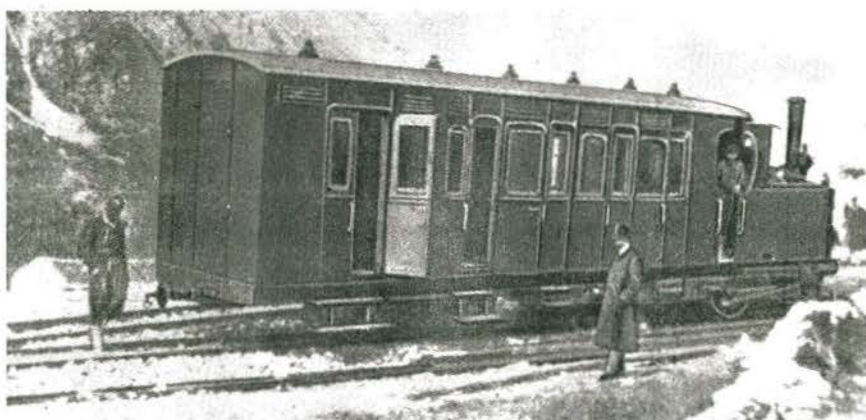
Die „Compagnia" erhielt die Konzession zum Bau entsprechender Hafenanlagen und zur Herstellung einer Eisenbahn vom Hafen Antivar nach Virpazar am Ufer des Skutari-Sees. Die Bauarbeiten begannen im Jahre 1907. Als Spurweite wurde abweichend von den sonst auf dem Balkan für Schmalspurbahnen üblichen 760 mm, die 750-mm-Spur gewählt.

Beim Bahnbau traten enorme Schwierigkeiten auf. Auf ungefähr 20 km Länge war ein Höhenunterschied von 660 m zu überwinden. Die Steigungen sollten 40 Promille nicht übersteigen. Deshalb wurde eine Wendekurve angelegt, um durch eine zusätzliche Längenentwicklung allmählich an Höhe zu gewinnen. Etwa in der Mitte mußte die Strecke durch den Sutorman-Berg geführt werden, und ein 1300 m langer Tunnel entstand. Neben dem Sutorman-Tunnel gab es noch eine Vielzahl kleinerer Tunnel. Nach etwa 22 km erreichte die Bahn bei Virpazar das Ufer des Skutari-Sees. In den zeitgenössischen Darstellungen wurde das Panorama, das der Reisende erblickte, mit den schönsten Gegenden der Schweiz verglichen.

1



2



Dampftriebwagen von Borsig

Die Bahn wurde im Jahre 1909 eröffnet und der Betrieb mit zwei zweifach gekuppelten Bauloks italienischer Herkunft begonnen. Im Jahre 1908 baute Borsig in Berlin mit den Fabrik-Nr. 6902 bis 6904 drei kombinierte Dampftriebwagen. Sie waren für den Post-, Gepäck- und Personenverkehr auf dieser Bahn vorgesehen. Die Triebwagen bestanden aus einer 1'B-Dampflokomotive, auf deren Rahmen sich in einem Drehpunkt ein Wagenkasten abstützte. Der Wagenkasten bildete zusammen mit der Plattform der Lokomotive den Führerstand. Dahinter befand sich ein Abteil III. Klasse für 19 Personen, in der Mitte ein Abteil I. Klasse für 7 Personen und am Ende ein Post- und Gepäckabteil. Der hintere Teil des Wagenkastens ruhte auf einem zweiachsigen Drehgestell. Alle Abteile waren durch Schiebetüren verbunden, und man konnte vom Führerstand der Lokomotive bis zum Post- und Gepäckabteil durchlaufen. Der Einstieg in die einzelnen Abteile erfolgte durch Drehtüren, die zu beiden Seiten des Wagens angeordnet waren.

Die Lokomotive besaß einen Außenrahmen, ein Zweizylindertriebwerk mit Flachschieber, einseitiger Kreuzkopfführung und außenliegender Heusingersteuerung. Die Laufachse wurde als Bisselachse ausgeführt und war durch große Ausschnitte im Rahmen frei ausschwenkbar. Die Fahrzeuge verfügten über eine Druckluftbremse, allerdings fehlte die Sandstreueinrichtung. Die bekannten technischen Daten sind aus der Tabelle zu ersehen.

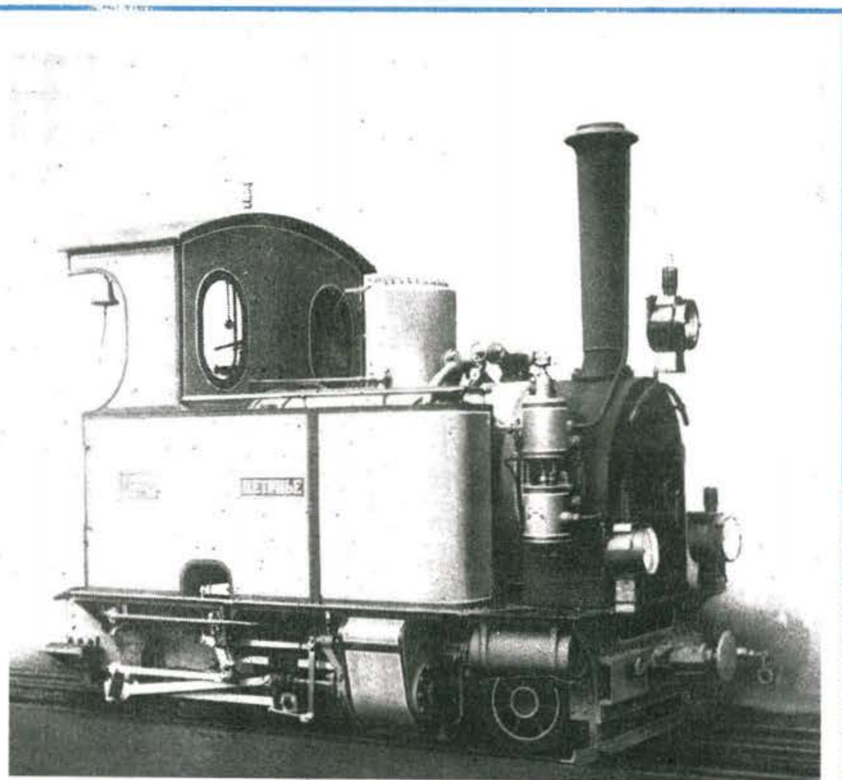
Das I.-Klasse-Abteil hatte Polstersitze mit roten Plüschbezügen. Mit gleichem Stoff waren die Wände und Zwischenwände bis zur halben Höhe bespannt, der obere Teil und die Decke mit Wachstuch bezogen und der Fußboden

mit Linoleum und Rohrmatten belegt. Zur Ausrüstung gehörten ferner Handgepäcknetze über den Sitzen und Dampfheizkörper unter den Sitzpolstern.

Das III.-Klasse-Abteil war mit zweifarbigen Holzsitzen versehen und die Wände in gleicher Art verkleidet. Die Beheizung erfolgte ebenfalls mit Dampfheizkörpern.

Im rund 5 m² großen Gepäckraum befand sich an der Vorderwand ein Postschrank, der in bekannter Weise verschließbare Fächer und offene Sortierfächer für Schriftstücke enthielt. Darunter gab es eine Schreibplatte mit einem davor angeordneten Holzsessel. Unterhalb der beiden Seitenfenster befanden sich von außen zugängliche Briefeinwürfe mit innen angebrachten Briefkästen. Zur Beleuchtung aller Abteile hingen in Dachmitte Öllampen. Die Lokomotive wurde mit Petroleumlaternen als Dreilichtspitzensignal ausgerüstet. Rückwärtig war keine Beleuchtung angebaut.

3



1 Borsig-Dampftriebwagen der montenegrinischen Eisenbahn (Werkfoto Borsig)

2 Triebwagen während eines Halts in einem Bahnhof zwischen Antivar und Viprazar (Werkfoto Borsig)

3 Die Lok des Dampftriebwagens (Werkfoto Borsig)

Der Anfang war schwer

Interessantes enthält der Bericht des Borsigmonteurs, der zur Inbetriebnahme der Dampftriebwagen nach Montenegro geschickt wurde.

Daraus ist zu entnehmen, daß die Dampftriebwagen nach Fertigstellung bei Borsig zerlegt und in einzelnen Teilen per Bahn nach Venedig versandt wurden. Dort sollten sie auf Segelschiffen der „Compagnia di Antivari", die ihren Sitz in Venedig hatte, nach Antivari über die Adria befördert werden. Der Monteur reiste von Bari auf einem zweimal wöchentlich verkehrenden Dampfer nach Montenegro. Nach einer stürmischen Überfahrt wurde er mit einigen Einheimischen an Land gesetzt, d. h. aufs freie Feld vor dem Gebirge, einige Stunden von Antivar entfernt. Der Landessprache nicht mächtig, brauchte er Stunden, um einen Esel samt Treiber anzumieten, damit sein Gepäck zur „Compagnia" nach Antivar gebracht werden konnte. Dort wurde er von der Zoll- und Paßkontrolle festgesetzt. Es war die Zeit der Balkanwirren; Österreich und Serbien befanden sich im Kriegszustand, und wieder dauerte es Stunden, bis er auf freien Fuß gesetzt wurde und das Kontor der „Compagnia" erreichte. Dort erwartete ihn die nächste Hiobsbotschaft: Das Schiff mit den Dampftriebwagen war wegen heftigen Sturms in einem Hafen in Dalmatien gelandet und von den Österreichern beschlagnahmt worden. Erst nach Intervention der italienischen Regierung erfolgte die Freigabe, und nachdem das Schiff in Antivar angekommen war, konnte es wegen anhaltenden Sturms nicht entladen werden. Als die Teile endlich an Land waren, mußten sie noch 2 km landeinwärts geschafft werden, und die Montage unter freiem Himmel konnte beginnen.

Probefahrten begannen

In der Zwischenzeit inspizierte der Borsigmonteur mehrmals die Bahnstrecke. Nach Abschluß der Montagearbeiten sollten die Probefahrten beginnen.

Die erste Fahrt ging nur bis Kilometer 5. Der Triebwagen blieb in einer Kurve stecken. Die Überprüfung ergab, daß der Radius nur 25 m entgegen den geforderten 30 m betrug. Die Kurve wurde erweitert, und die zweite Fahrt endete zunächst an der Einfahrt in den Sutorman-Tunnel (Kilometer 12). Mit größter Vorsicht erfolgte nun die Fahrt in den Tunnel, und auf halbem Wege blieb der Triebwagen wegen des zu engen Tunnelprofils stecken. Nach der Profilkorrektur erreichte der erste Dampftriebwagen endlich Virpazar am Skutari-See. Eine Besonderheit trat noch im Zusammenhang mit der fehlenden Sandstreueinrichtung auf. Durch die Wärme war der Bahndamm ständig von Kriechtieren, wie Schlangen und Kröten, belagert, die auf ihren „Sonnenplätzen" von den Rädern teilweise zermalmt wurden und die Schienen so schlüpfrig machten, daß die Treibräder rollierten und der Triebwagen zum Stehen kam. Erst nach notdürftiger Reinigung und dem Bestreuen der Schienen mit Sand wurde die Fahrt fortgesetzt. Nun waren aber die zahlreichen Schwierigkeiten überwunden, und die offizielle Eröffnungsfahrt mit Angehörigen des montenegrischen Hofes konnte stattfinden. Auf der Strecke waren bei Personenzügen auf der Steigung 15 km/h und im Gefälle 35 km/h vorgesehen. Offenbar konnten die Triebwagen in beiden Endbahnhöfen gedreht werden, denn sie fuhren immer mit der Lok voran.

Die Triebwagen sollen sich sehr gut bewährt haben. Eine Weiterbeschaffung ist aber durch den ersten Weltkrieg nicht mehr zustande gekommen. Von den drei vorhandenen Fahrzeugen waren die ersten beiden in der beschriebenen Weise für den öffentlichen Personenzugverkehr vorgesehen und der dritte als Salonwagen des montenegrinischen Hofes gestaltet. In späteren Jahren wurden die Personenwagen verschrottet, die Lokomotiven in gewöhnli-



4 Die Einfahrt in den Sutorman-Tunnel (Aufnahme Borsig)

Fotos: Sammlung D. Kutschik, Berlin (1); Sammlung Verfasser (2 bis 4)

che 1'Bt-Maschinen umgebaut und als Rangierloks eingesetzt. Wie schon erwähnt, waren anfänglich zwei italienische Bn2t-Loks vorhanden. Mit kleinen Hilfstendern versehen, waren sie aber zu schwach und wurden später nur noch als Rangierloks eingesetzt. Als nächste Lokomotiven wurden von Orenstein & Koppel, Berlin (O & K), drei Dt-Maschinen mit Außenrahmen und Klien-Lindner-Hohlachsen, Baujahr 1907, geliefert. 1908 wurden die beschriebenen drei Dampftriebwagen von Borsig gebaut. Im Jahre 1910 lieferte O & K nochmals ein Exemplar einer verbesserten Ausführung der Dt-Maschine. Ebenfalls 1910 kamen zwei 1B'B-Mallet-Lokomotiven von Borsig auf diese Bahn. Damit war die Stammbesetzung komplett. Während des ersten Weltkrieges wurden auch Lokomotiven der jugoslawischen Eisenbahnen eingesetzt. Von den interessanten Maschinen sind zwei, die „Lovcen" und die „Sutorman", für das jugoslawische Eisenbahnmuseum erhalten geblieben. Der Bahnbetrieb wurde bereits vor 1960 eingestellt.

Lokliste der Antivaribahn

Nr.	Name	Achsfolge	Hersteller	Fa-Nr.	Baujahr	Rostfläche m²	Verd. Heizfläche m²	Kesseldruck MPa	Zylinder-Ø mm	Kolbenhub mm	Treibrad-Ø mm	Leermasse t	Dienstmasse t	Reibungsmasse t	Achsfahrmasse t
1	Castell di Sangri	Bt	SFM[1]	?	?	0,7	30	1,2	300	400	750	10	12	12	6
2	?	Bt	SFM[1]	?	?	0,7	30	1,2	300	400	750	10	12	12	6
3	Zeta[2]	Dt	O&K	2556	1907	0,8	42	1,2	300	400	800	18	22	22	6
4	Boka[3]	Dt	O&K	2557	1907	0,8	42	1,2	300	400	800	18	22	22	[illegible]
5	Durmitor[4]	Dt	O&K	2558	1907	0,8	42	1,2	300	400	800	18	22	22	6
6	Rijeka	(1'B)'2'	Borsig	6902	1908	0,5	28	1,2	230	300	800	11	13	10	[illegible]
7	Niksic	(1'B)'2'	Borsig	6903	1908	0,5	28	1,2	230	300	800	11	13	10	5
8	Cetinje	(1'B)'2'	Borsig	6904	1908	0,5	28	1,2	230	300	800	11	13	10	5
9	Sutorman	1B'Bt	Borsig	7601	1910	0,9	50	1,2	230/360	400	800	23	27	23	6
10	Rumija	1B'Bt	Borsig	7602	1910	0,9	50	1,2	230/360	400	800	23	27	23	6
11	Lovcen	Dt	O&K	4115	1910	0,9	52	1,3	320	400	800	20	27	27	7

1) Strade Ferrate Meridionali (evtl. nur Eisenbahnbaufirma, nicht Lokhersteller)
2) geliefert als Paganini
3) geliefert als Volpi
4) geliefert als Marconi

Quellenangaben

(1) –: Jahrbuch der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung; Verlag von Gustav Ziemsen, Berlin 1910
(2) Tadej Braté: Die Dampflokomotiven Jugoslawiens; Verlag J. O. Slezak, Wien 1971
(3) Alfred Horn: Schmalspurbahnen in Jugoslawien; Bohmann-Verlag KG, Wien 1974
(4) –: Kleines Lexikon; Verlag Enzyklopädie, Leipzig 1959
(5) Bude; Fricke; Murray: O & K-Steam Locomotives; Arlay Hall Publications Bristol 1978
(6) D. Kutschik: Borsig-Unterlagen; unveröffentlicht

Neue Dieselzüge in Großbritannien



Die Britischen Eisenbahnen werden eine große Zahl ihrer sowohl auf Nebenstrecken als auch auf einigen Nahverkehrsstrecken im Einsatz befindlichen Dieselzüge durch moderne ersetzen. Die kleinsten werden aus zwei vierachsigen Triebwagen bestehen, von denen jeder von einem 200-PS-Leyland-Dieselmotor angetrieben wird und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreichen kann. Jeder Wagen ist 15,4 m lang und hat 94 Sitzplätze. Zunächst werden 20 Züge geliefert, weitere 75 sind bestellt.
In Auftrag gegeben werden sollen ebenfalls 50 leistungsstärkere Züge gleicher Bauart für häufiger befahrene Strecken.
RSp.

Vorschau

Im Heft 4/85 bringen wir u.a.:

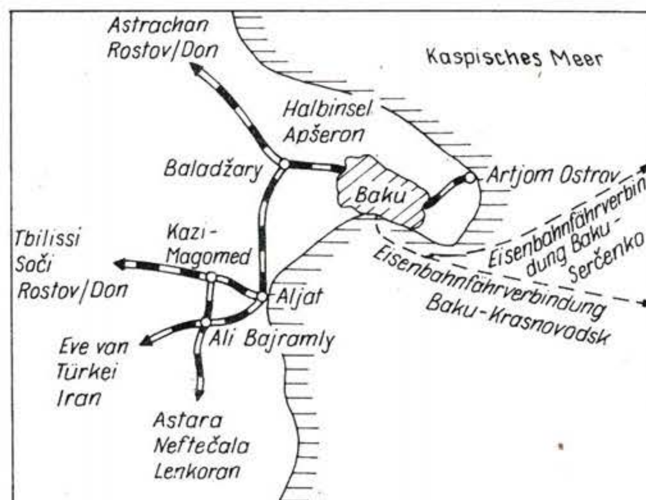
Gasstraßenbahn in Dessau; Waldbahn in Nagybörzsöny (UVR); Eisenbahntechnische Tagung 1924; Güterwagen deutscher Eisenbahnen; Das gute Beispiel; Aufruf zum XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1985.

Elektrifizierung wird weiter beschleunigt

Noch im Verlaufe dieses Jahres werden die Streckenabschnitte Waren (Müritz)–Güstrow–Schwaan–Rostock, Lalendorf–Plaatz–Rostocker Überseehafen sowie Rostock–Warnemünde, Berlin-Grünau–Biesdorfer Kreuz, Eichgestell–Berlin-Köpenick, Abzw. Karow–Pankow, Stendal–Geestgottberg und Roßlau–Wittenberge elektrifiziert. Bis 1990 sollen folgende Verbindungen unter den Draht kommen: Rostock–Schwerin–Wittenberge–Geestgottberg, Lutherstadt Wittenberg–Falkenberg–Hoyerswerda–Knappenrode/Senftenberg, Falkenberg–Riesa, Berlin–Bernau–Angermünde–Pasewalk–Stralsund–Saßnitz/Mukran, Berlin-Grünau–Senftenberg, Lübbenau–Cottbus–Senftenberg, Senftenberg–Knappenrode, Delitzsch/Leipzig–Eilenburg–Falkenberg–Cottbus, Jüterbog–Falkenberg, Berlin–Frankfurt (O.)–Eisenhüttenstadt–Cottbus und Elsterwerda–Riesa–Karl-Marx-Stadt.
Ff/me

Verkehrsknoten in Baku

Baku ist nicht nur die Hauptstadt der Aserbaidzanischen Sozialistischen Sowjetrepublik, sondern auch das Industrie-, Kultur- und Verkehrszentrum dieser SSR.[1] Hier schneiden sich mehrere Eisenbahnstrecken, Schiffahrtslinien, Kraftverkehrsrouten und Luftstraßen. Darüber hinaus ist Baku auch Kur- und Badeort. Der Hafen von Baku ist einer der größten der UdSSR. Seit 1961 ist Baku mit der am Ostufer des Kaspischen Meeres gelegenen turkmenischen Stadt Krasnovodsk durch eine Eisenbahnfährschifflinie direkt verbunden. Diese „schwimmende Brücke" zwischen den kaukasischen und den mittelasiatischen Sowjetrepubliken wird z. Z. mit vier Fährschiffen betrieben. Seit einigen Jahren verkehren auch Eisenbahnfähren über den Kaspisee zwischen Baku und Serčenko in Westkasachstan.
Zu den elf Metrostädten der UdSSR gehört auch Baku. Derzeit wird hier eine 18,54 km lange Metro-Linie betrieben. Im Durchschnitt befördert die Bakuer Metro täglich 360 000 Fahrgäste; damit wird ein Viertel des öffentlichen Personennahverkehrs der aserbaidzanischen Metropole durch sie abgedeckt. Gegenwärtig wird an der zweiten Metro-Strecke gebaut.
Der Verkehrsknoten Baku umfaßt nicht nur die Stadt selbst. Dazu gehören auch die Erdölhalbinsel Apseron und eine größere Zahl von Satellitenstädten und -wohngebieten. Bei der Verkehrserschließung in diesem Raum spielt auch die Eisenbahn eine große Rolle. In diesem voll elektrifizierten Knoten werden für den Nahverkehr ausschließlich fahrleitungsabhängige Triebzüge eingesetzt. Im übrigen wurde die Eisenbahnstrecke Baku–Sabunci–Sucharany als



erste in der UdSSR elektrifiziert. Das geschah 1926.
Dnne.

1) Nach transp. stroit., Moskva 52 (1982) 10, S. 30–34

100 Jahre „Keleti pályaudvar"

Im August 1984 feierten die ungarischen Eisenbahner und Eisenbahnfreunde den 100. Geburtstag des berühmten „Keleti pályaudvar" (Budapester Ostbahnhof), der von je her ein wichtiges Zentrum des Handels war. Aus diesem besonderen Anlaß luden die MÁV zu einer Sonderzugfahrt von Budapest nach Gödöllő ein. Dabei gelangte die Dampflokomotive 424.28 zum Einsatz. Besondere Attraktion waren unter anderem die Eisenbahneruniformen von 1884, die die Eisenbahner anläßlich dieses Ereignisses trugen.
Text und Foto:
A. Führer, Berlin



Tag der Eisenbahn-Enthusiasten

Am 26. August 1934 organisierte „The Railroad Enthusiasts" (RRE) – eine Vereinigung von Eisenbahnfreunden im Nordosten der USA – ihre erste Sonderfahrt. Sie begann in Boston (Massachusetts) und führte durch den Hoosac-Tunnel am Ostportal des gleichnamigen, 7,6 Kilometer langen, ersten bedeutenden Eisenbahntunnels Nordamerikas (1855–1875). Anschließend befuhr der Zug die Strecken der Boston & Maine Railroad. Dann ging die Fahrt nach Wilmington (Vermont) auf den längst abgebauten Gleisen der Hoosac Tunnel & Wilmington Railroad. 50 Jahre später erklärte der Gouverneur von Massachusetts den 26. August 1984 zum „Tag der Eisenbahn-Enthusiasten" in diesem Staat. Anläßlich dieses Jubiläums gab es wiederum an diesem Tag eine Sonderfahrt. Die Fahrt führte abermals von Boston nach Hoosac-Tunnel. Wer wollte, konnte mit dem Bus in nördlicher Richtung nach Wilmington zum Endpunkt der ursprünglichen Exkursion gelangen, während der Sonderzug auf eingleisiger Strecke den für zwei Gleise gebauten Hoosac-Tunnel durchfuhr. Ab North Adams, am Westportal des Tunnels, rollte der Zug dann in südlicher Richtung auf einer Nebenstrecke der Bangor & Aroostook Railroad nach Pittsfield (Massachusetts); das war dort nach 25 Jahren der erste Reisezug!
Wle.

Neue Ellok der BR

Eine neue leistungsstarke Ellok für die Britischen Eisenbahnen (BR) wurde von der Firma Brush Electrical, Machines Ltd., entwickelt. Die sechsachsige Lokomotive (25 kV Wechselstrom) wird eine Leistung von 4350 kW und eine Höchstgeschwindkeit von 200 km/h erreichen sowie 105 Tonnen wiegen. Es ist vorgesehen, daß der Prototyp in der Maschinenfabrik der BR gebaut und noch in diesem Jahr fertiggestellt wird.
RSp.

Jacques und Ulf Steckel (DMV), Berlin

Der Trieb- und Steuerwagen von PIKO

ein illustrierter Nachtrag

Unter der Rubrik „aktuell" wurde im „me" 10/84 der vierachsige Triebwagen mit dem dazugehörigen Steuerwagen in der Nenngröße H0 vom VEB PIKO vorgestellt. Mit diesen Fahrzeugen wird den Wünschen der Modelleisenbahner entsprochen. Unter den nach dem zweiten Weltkrieg auf dem Territorium unseres Landes verbliebenen vierachsigen Altbaufahrzeugen befanden sich 22 420-PS-Triebwagen mit dem „Einheitsgrundriß", neun 410-PS-Triebwagen mit dem „Essener Grundriß" und 10 410-PS-Triebwagen mit dem „Eilzugwagengrundriß". Für letztere Bauart entschied man sich bei PIKO. Mit gutem Gewissen kann gesagt werden, daß dies keine schlechte Entscheidung war.
Übrigens brachten nach PIKO zwei weitere international bekannte Modellbahnhersteller H0-Modelle von Altbau-Dieseltriebwagen der DRG heraus (siehe Tabelle 1): Die österreichische Firma Liliput einen Trieb- und einen Steuerwagen mit „Einheitsgrundriß", erkennbar an der doppelflügeligen Schiebetür in der Wagenmitte, und die Firma Trix in der BRD einen Triebwagen mit Stangenantrieb nach dem Vorbild der 1927 von der Waggonfabrik Wismar gelieferten Verbrennungstriebwagen, von denen vier nach 1945 auf dem Gebiet der DDR verblieben sind.
Nachdem der o. g. Beitrag über den PIKO-Triebwagen voll des Lobes war, meinen wir, doch auch einige kritische Bemerkungen veröffentlichen zu müssen. Sofern sich dabei Vergleiche mit den vorgenannten anderen Triebwagen-Modellen anbieten, wird davon Gebrauch gemacht. Doch das Ziel dieses Beitrages soll darin bestehen, den Leser durch Hinweise und Vorbildaufnahmen in die Lage zu versetzen, die beiden PIKO-Modelle vorbildgetreu herrichten zu können und fahren zu lassen. Inzwischen sieht man im „modelleisenbahner" schon Bilder von Modellbahnanlagen, auf denen der Triebwagen im PIKO-Auslieferungszustand zu sehen ist. Wir sind der Meinung „Sehen–Kaufen–Auspacken–Fahrenlassen", das ist einfach zu simpel! Dies trifft aber für fast alle vorgenannten Fahrzeuge zu, was eigentlich auch nicht verwunderlich ist. Großserienmodelle können halt nicht alle Details und Zierlinien aufweisen, wenn ein noch vertretbarer Verkaufspreis gehalten werden soll. Trotz jahrelanger Recherchen haben sich aber offensichtlich einige Abweichungen von den Vorbildwagen eingeschlichen, die unseres Erachtens vermeidbar gewesen wären. Wer nun seine Modellfahrzeuge getreu dem Vorbild einsetzen möchte, muß doch etwas Zeit für diese nachträglichen Korrekturen einplanen.

Abweichungen vom Vorbild und deren Beseitigung

Triebwagen 185 004
1. Unter den seitlichen Einstiegtüren zu den Fahrgasträumen befindet sich die obere Trittstufe. Dieser Hohlraum fehlt beim Modell. Durch das Ausarbeiten des Raumes entfällt nun auch dort das Rot und die weiße Linie unter der Tür. Dazu sollte man sich die Verpackung des Triebwagens von PIKO ansehen, denn darauf ist alles richtig dargestellt. Achtung! Die Stufe muß unten stehenbleiben.
2. In den letzten Betriebsjahren erhielten die Triebwagen über den Leuchten des Spitzensignals zusätzliche Leuchten mit dem roten Zugschlußsignal (siehe VT in Abb. 3). – Eventuell nachrüsten.
3. Die Puffer auf der Laufdrehgestellseite sind zu kurz. Sie sollten durch normale Puffer ersetzt werden.
4. Die Übergangsbleche sind auf der Unterseite rot und tragen weiße Beschriftung. Anders die Modell„bleche". Diese sind einfarbig schwarz. Sollen die Übergangsbleche hochgeklappt werden, dann müßte der sichtbare Teil rot gestrichen werden. Achtung! Falls die Übergangsbleche bei Ihrem Modell mit Schrift versehen sein sollten, dann vorsichtig mit der roten Farbe umgehen. Die Schrift sollte auf jeden Fall erhalten bleiben.
5. Der Triebwagenzug konnte bei der DR auch vom Steuerwagen aus geführt werden. Dazu bedurfte es der Steuerstromkupplung. Diese fehlt beim Modell völlig. – Nachrüsten!
6. Die Rückwand jedes Führerstands bildet die Trennwand zwischen Einstiegraum und Führerstand. Anders beim Modell, denn dort schließt die Rückwand unmittelbar an den Führertisch an, so daß ein Triebwagenführer keinen Platz hat. – Versetzen oder Entfernen der Trennwand.

1



2



Tabelle 1: **Übersicht über Großserienmodelle von vierachsigen Dieseltriebwagen der DRG in der Nenngröße H0**

Triebwagen DRG-Nummer	Triebwagen neue Nummer	Steuerwagen DRG-Nummer	Steuerwagen neue Nummer	Ausführungsvariante Bahnverwaltung	Hersteller	Bemerkungen
VT 137 060	185 004	VS 145 073	195 614	DR	VEB PIKO, DDR	„Eilzugwagengrundriß"
VT 137 100	185 255	VS 145 102	–	DRG	Liliput, Österreich	„Einheitsgrundriß"
VT 859	VT 62 904	–	–	DB	Trix, BRD	Stangenantrieb

1 Steuerwagen 195 601 mit Lok der Baureihe 102 als T 19330 Stendal–Arendsee (Altmark) am 4. Mai 1975 in Stendal.

2 Der gleiche Steuerwagen, aber das andere Ende. Ebenso wie auf Abb. 1 erkennt man auch hier gut, daß die Übergangseinrichtungen zu entfernen sind, gleichfalls die Stirnwandtüren. Man beachte den umlaufenden roten Streifen unter dem Dach.

3 Beim Steuerwagen 195 603 dagegen wurden nur am Ende des Steuerabteils Tür und Übergangsblech entfernt, am anderen Ende blieb alles wie gehabt. Gut zu sehen ist bei diesem Wagen das heruntergezogene Dach an der Stirnwand, der hohe, elfenbeinfarbene obere Teil der ehemaligen Stirnwandtür und der Blendschutz. Leider sind über diese Aufnahme keine näheren Angaben bekannt. Wer weiß, wann und wo dieses Foto entstanden sein könnte und welche Nummer der Triebwagen getragen hat?

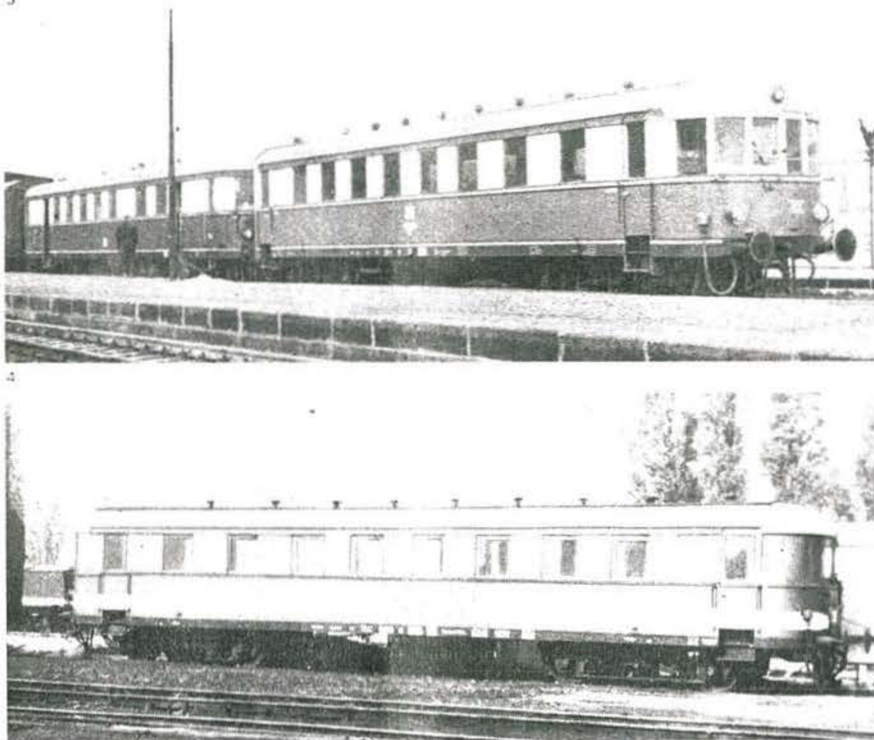
4 Hier ist nun der Steuerwagen 195 614 zu sehen, wenn auch schon in der neuen Farbgebung. Man beachte die Dachlüfter und die Dachform an den Wagenenden. Auch hat der Vorbildwagen am Wagenende ohne Steuerabteil keine Lampen.

Steuerwagen 195 614

Das PIKO-Modell trägt wohl diese Nummer, ist aber nicht das Modell des DR-Steuerwagens mit gleicher Nummer. Letzterer hat an beiden Stirnseiten ein bis an die Fensteroberkante heruntergezogenes Dach und an der Führerstandseite drei Lampen, an der anderen Seite jedoch keine. Ebenso hat der DR-VS 195 614 Dachlüfter, die sich von denen der übrigen „Eilzugwagengrundriß"-VS grundsätzlich unterscheiden (Abb. 4).

16 Steuerwagen mit diesem Grundriß haben noch eine der EDV gerechte Betriebsnummer erhalten, von 11 Fahrzeugen liegt uns Bildmaterial vor, auf denen die verschiedenen Ausführungsvarianten gut erkennbar sind (Tabelle 2). Ein Vergleich der Daten in den betreffenden sieben Spalten ergibt folgendes Ergebnis: Bis auf die zu schmalen Fenster in der 1. Klasse stimmt PIKOs Erzeugnis exakt mit dem DR-VS 195 635 überein (Abb. 7).

Welche Möglichkeiten bestehen nun, aus dem „Grundmodell" ein vorbildgetreues Fahrzeug zu schaffen? Die erste und einfache Möglichkeit ist das Verbreitern der vier Fenster im 1.-Klasse-Bereich. Dann benötigt man allerdings auch die entsprechenden 1000-mm-Fenstereinsätze. Jetzt stimmt zwar das Fahrzeug, jedoch nicht die aufgedruckte Betriebsnummer. Die zweite Variante ist etwas aufwendiger, unserer Meinung nach aber die günstigere. Dabei wird der rote Streifen unter dem Dach an den Stirnseiten analog dem Triebwagen entfernt und das Dach bis an die Fenster heruntergezogen. Bei dieser Arbeit werden gleich die doch sehr störenden Gußnähte entfernt. Die zweite augenfällige Veränderung ist das Verschließen der beiden Lampenöffnungen an der Stirnseite ohne Führerstand mit anschließendem Planfeilen der langen Lampenkörper. Nach dem Lackieren der veränderten Partien sollten auch am Steuerwagen die fehlenden Steuerstromkupplungs-Imitationen angebracht werden. An den Fenstereinsätzen des Triebwagens kann man die gelungenen Imitationen der Handgriffe bewundern; bei den Steuerwagen-Fenstereinsätzen wurden sie vergessen.



3

4

VT 137 100 und VS 145 102

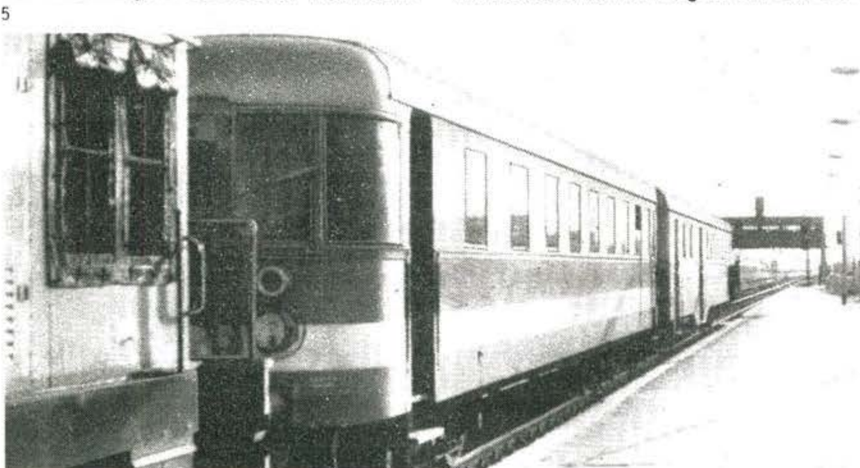
Während der VEB PIKO seinen Triebwagenzug in der Ausführung nach 1970 zuordnete, lieferte der Wiener Modellbahnhersteller Liliput seine Garnitur mit DRG-Farbgebung und -Beschriftung. Allerdings hatten diese Fahrzeuge seinerzeit Stangenpuffer. Der Steuerwagen wurde gleich mit zwei Führerständen ausgerüstet. Das ist doch wohl ein klein wenig zuviel des Guten! Außerdem hatten die Steuerwagen bei der DRG an dem Wagenende ohne Führerstand keine Stirnlampen. Auch nicht Liliputs Vorbildwagen, der das Gattungszeichen BC4ivS/34c trug. Die Typenbezeichnung enthält nur Angaben über Lampen an der Führerstandseite. Und dieser Führerstand besaß zusätzlich, analog dem Triebwagen, in der rechten Seitenwand ein Fenster für den Triebwagenführer. Nicht so bei Liliput. Bei beiden Wagen fehlen die Scheibenwischer, ebenso die Handgriffe an den Fenstereinsätzen, allerdings sind die Steuerstromkupplungen vorhanden.

Tabelle 2: **Ausführungsvarianten der Steuerwagen mit Eilzugwagengrundriß nach dem 1. Juni 1970**

Betriebsnummer ab 1. 6. 1970	bis 31. 5. 1970	Aufnahme-datum	ort	herunter-gezogene Dachform an der Stirnseite	Fenster-breite in der 1. Klasse	Übergangseinrichtung noch vorhanden Führerstand-seite	andere Seite	Anzahl der Stirnlampen Führerstand-seite	andere Seite
Deutsche Reichsbahn									
195 601	VS 145 009	3. 5. 75	Stendal	nein	800[2]	nein[3]	nein[3]	5	2
195 602	VS 145 012	5. 6. 78	Aschersl.	ja	800[2]	nein	ja	5	2
195 603	VS 145 014	9. 6. 79	Belzig	ja	800[2]	nein[4]	ja	3	0
195 604	VS 145 015								
195 605	VS 145 027	15. 5. 78[1]	Blankenfelde	nein	800[2]	ja	ja	5	0
195 606	VS 145 028								
195 607	VS 145 029								
195 608	VS 145 031								
195 609	VS 145 032	23. 7. 80	Frankfurt (O.)	ja	800[2]	ja	?	5	?
195 612	VS 145 049	82	Brandenbg.	ja	800	ja	ja	5	0
195 613	VS 145 052	22. 4. 72	Templin	ja	800	ja	?	3	?
195 614	VS 145 073	10. 3. 79	Stendal	ja	800	ja	ja	3	0
195 615	VS 145 087	10. 5. 79	Blankenfelde	ja	800	ja	ja	3	0
195 616	VS 145 092	11. 6. 77	Stendal	nein	1 000[2]	ja	ja	5	0
195 632	VS 145 072								
195 635	VS 145 152	10. 3. 79	Schönhausen (E.)	nein	1 000	ja	ja	3	2
VEB PIKO									
195 614	–	–	–	nein	800	ja	ja	3	2

VT 62 904
Das Vorbild dieses Fahrzeugs der BRD-Firma Trix wird wohl mehr und mehr unter seiner DRG-Nummer 859 bekannt sein. Bei der DB verkehrte dieser Triebwagen als Einzelstück bis 1957. Vier derartige Fahrzeuge hatte die DR übernommen, davon soll der VT 856 noch bis 1960 gefahren sein ⟨2⟩. Er wurde vom Bw Bitterfeld aus u. a. auf der ehemaligen Delitzscher Kleinbahn eingesetzt. Der Detailreichtum und die Farbgebung des Modells sind ebenso wie die Fahreigenschaften lobenswert. Veränderungswürdig wären eigentlich nur die zu wuchtig ausgefallene Aufstiegsleiter mit Handlauf und die angespitzten Lüfter der Bauart Wandler, die freistehend einen wesentlich besseren Anblick bieten würden. Und da der Antrieb doch viel Raum benötigt, ist die Innenausstattung recht spartanisch ausgefallen.

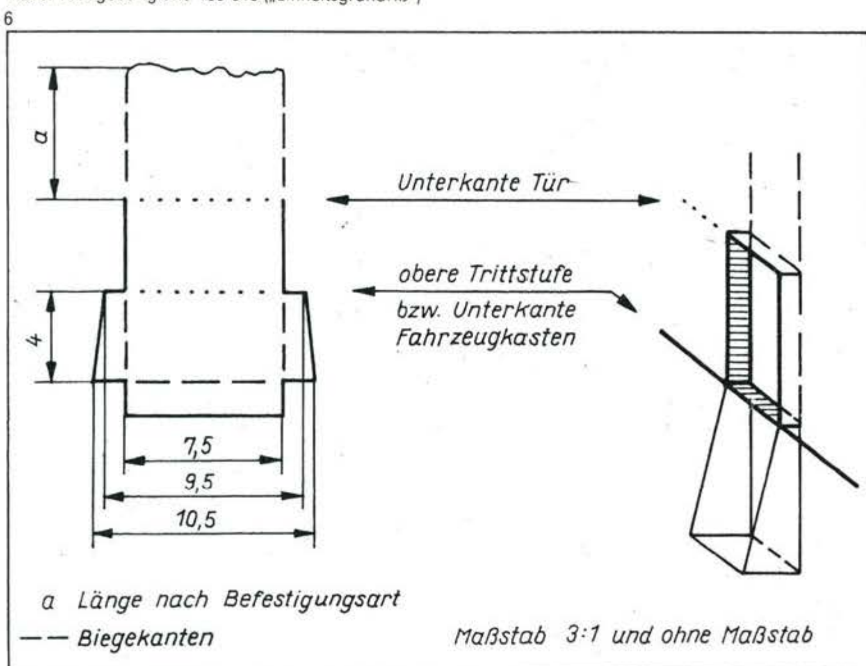
5



5 Das war am 4. Mai 1975 der Triebwagenzug 7313 Salzwedel–Stendal: eine 106 mit den beiden Steuerwagen 195 612 („Eilzugwagengrundriß") in neuer Farbgebung und 195 619 („Einheitsgrundriß") noch mit altem Anstrich.

6 Unmaßstäbliche Skizze der unteren Stufen in Kastenform.

6



Für den, der mehr tun will – zusätzliche Verfeinerungen an den PIKO-Modellen

1. Die Auspuffluke auf dem Dach wird oben vorsichtig aufgebohrt.

2. Die Trittstufen unter den vier Führerstandtüren des VT werden, wie auf der Verpackung richtig dargestellt, vorsichtig ausgearbeitet. Auf eine weitere, unter dem Wagenkasten befindliche Trittstufe sollte man zugunsten der besseren Bogenläufigkeit verzichten.

3. Unter den Türen zu den Fahrgasträumen beider Wagen werden je zwei Stufen angebracht. Nachdem die kleinen Stücke unter den Türen herausgefeilt sind (Achtung! Dabei bleibt die obere Stufe als dünner Steg erhalten!), werden aus dünnem Kupferblech die unteren Stufen in Kastenform angefertigt (Abb. 6). Das Blech wird nach obenhin etwas länger gelassen, somit kann man es zwischen Wagenoberteil und -unterteil schieben und die untere Trittstufe auf Höhe justieren. Der Einsatz kann am Wagenkastenoberteil angeklebt, aber auch am Unterteil durch Kleb- oder Schraubverbindung befestigt werden.

4. Um Spiegelungen auf dem Führertisch vorzubeugen, erhielten die jeweils in Fahrtrichtung rechts neben der Übergangstür befindlichen beiden Stirnfenster am unteren Ende zusätzlich eine weiße Mattglasscheibe (Abb. 3). Im Modell ist diese Blende leicht nachzubilden. Hinter den Scheiben wird ein 2 mm breiter und 12 mm langer Papierstreifen befestigt. Das gilt auch für den Führerstand des Steuerwagens.

5. Wenn Sie den Steuerwagen schon in der Hand haben, sollten Sie, vorausgesetzt es soll der 195 614 bleiben, die falschen Dachlüfter entfernen und durch die vorbildgetreuen ersetzen (Abb. 4).

6. Hinter die vier Stirnfenster der führerstandlosen Seite des Steuerwagens wird aus dünnem Draht eine Griffstange angebracht (Abb. 2), ebenso hinter das linke Fenster und die Tür der Seite mit Steuerabteil (Abb. 7).

7. Nach Abschluß der die Form verändernden bzw. komplettierenden Arbeiten folgt nun die Farbgebung. Während das Streichen der Inneneinrichtung mit einem kräftigen Grün und das Behandeln der Dächer mit matten Tönen noch schnell von der Hand geht, sind die weiteren Farbarbeiten doch zeitaufwender:
- Streichen der Bremsschlauchventilgriffe mit roter Farbe;
- Streichen der Griffstangen an den Stirnwänden, der Schlußscheibenhalter, der Signalhalter für das Falschspitzensignal an der Übergangstür, der Türpuffer für die Doppelflügeltür, der Stromabnehmer im Antriebsdrehgestell und der glänzenden Radreifen mit mattschwarzer Farbe;
- Ziehen der schwarzen Zierlinie unter dem roten Streifen oberhalb der Fenster und der beiden über sowie unter dem cremefarbenen Mittelstreifen;
- leichtes Verschmutzen der Lüftungsklappen und des Auspuffrandes.

Zum Problem der Kupplung wurde bewußt keine Stellung genommen. Doch der sehr große Pufferabstand zwischen dem VT und dem VS, bedingt durch die Kupplung, entspricht sicher nicht dem wissenschaftlich-technischen Höchststand.

[1] Foto von 1978 zeigt noch Stangenpuffer, Foto von 1984 bereits Hülsenpuffer
[2] Nur noch B-Wagen, 1. Klasse entfallen
[3] Tür wurde entfernt
[4] Tür wurde zugeschweißt

Quellenangaben

⟨1⟩ Barthel, G.: Eine richtige Modellbahn soll es werden – 4. Aufl. transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1977, S. 23
⟨2⟩ Zschech, R.: Triebwagen-Archiv transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1979, S. 84

7



8



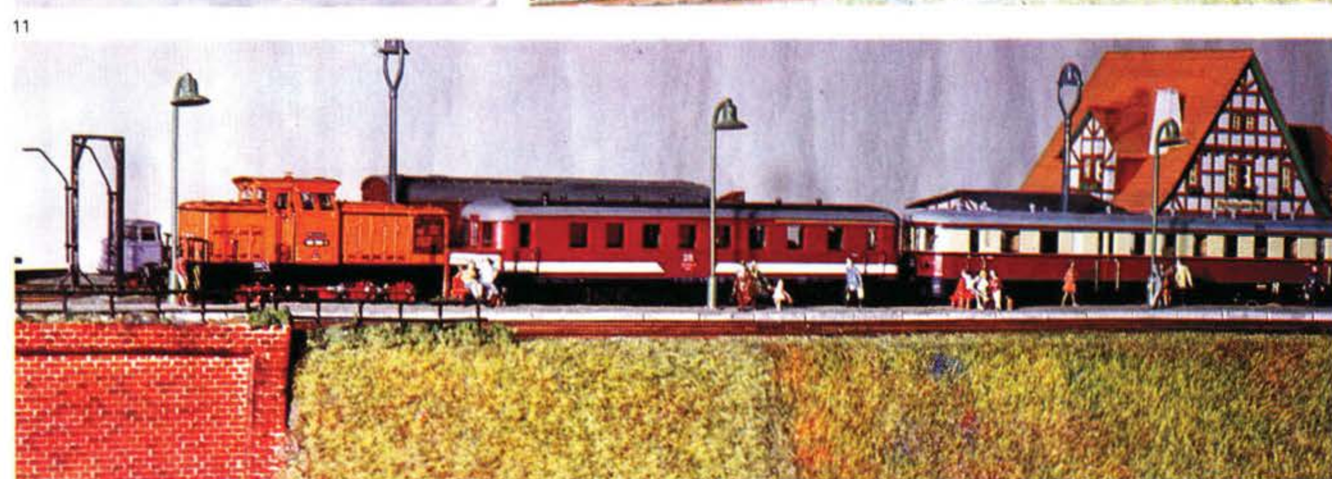
9



10



11



7 Der vermutlich für den PIKO-Steuerwagen als Vorbild verwendete Wagen 195 635 mit den 1000 mm breiten Fenstern in der 1. Klasse. Deutlich erkennt man die Griffstangen hinter der Tür und dem Fenster sowie die Tür zum Führerraum im Innern des Vorraums.

8 Ein Wagentyp, aber zwei Gesichter: links der 195 616 in alter Farbe mit umlaufendem Streifen unter dem Dach und fünf Stirnlampen, rechts der 195 614 in neuer Farbgebung, heruntergezogenem Dach über den Stirnfenstern und nur 3 Lampen an der Stirnseite.

9 Das überarbeitete und vorbildgetreue Modell des 195 614. Wirkt es nicht gut in der neuen Farbgebung? Die Beschriftung der Übergangsbleche fehlt jedoch noch.

10 Während auf Gleis 1 in Steckelhausen Süd der Steuerwagen 195 614 abgestellt wird, fährt der Triebwagen solo weiter.

11 Der auf Abb. 5 vorgestellte Zug 7313 als Modell im Bahnhof Steckelhausen Süd: Diesellok der Baureihe 106 vor Steuerwagen mit Eilzugwagengrundriß (frisierter PIKO-Wagen) und Steuerwagen mit Einheitsgrundriß (frisierter Liliput-Wagen).

Fotos: J. Steckel, Berlin (1, 5, 7 bis 11), Sammlung J. Steckel, Berlin (2 bis 4), Zeichnung: U. Steckel, Berlin

1



Peter Koehler (DMV), Rathenow und
Wolfgang Schütte (DMV), Stendal

Verbesserungen an der 91er

Viele Modelleisenbahner besitzen das Modell der BR 91 (ex pr T 9³), obwohl es im Handel leider nicht mehr erhältlich ist. Vor einiger Zeit kam unter der Regie des DMV eine Nachbauserie dieser Lok für Verbandsmitglieder heraus. Sie trägt die Nummer 91 338 und ist mit einem Motor der BR 66 des VEB PIKO versehen. Diese Lok wurde von Haus aus schon gut detailliert, bedarf aber noch kleiner Veränderungen.

Fahrwerk und Rahmen

Die Radsätze sollten auf das Spurmaß überprüft und, wenn nötig, korrigiert werden. Dazu sind allerdings die Achsen auszubauen. Zunächst ist am Abdeckblech unter der Lok die Schraube zwischen Laufachse und erster Kuppelachse zu lösen, das Blech leicht anzuheben und nach hinten wegzuziehen.

2



3



4



Beim Achsenausbau sind die Kurbelbolzen herauszuschrauben und die Stangen abzubauen. Die Achsen werden dann auf das Maß 14,3 mm (zwischen den Radkörpern gemessen) justiert. Dieses Maß ist am Umfang viermal zu messen (alle 90°), damit die Radkörper absolut parallel laufen. Vor dem Einbau der Achsen werden die Radkörper einschließlich der Radreifen von außen signalrot gestrichen. Die 91er hatten im vorderen Zylinderdeckel keine Kolbenstangentragbuchse und demzufolge auch keine Öffnung. Bei diesem Modell ist das aber der Fall. Daher muß die Kolbenstange um etwa 2 mm gekürzt werden, damit sie nicht mehr über den Deckel bei vorderer Totpunktstellung herausragt. Das entstandene Loch wird mit einer dünnen Plast- oder Pappscheibe verschlossen und geschwärzt. Ist noch ein altes PIKO-Gehäuse der BR 50 übrig, kann hiervon die Oberflächenvorwärmer-Nachbildung abgesägt werden. Die dünnen Deckel mit den Schraubenimitationen eignen sich als Zylinderdeckel für die 91er ausgezeichnet. Wer sich nun für eine Lok ohne Kohlenkastenaufsatz entschieden hat (das ist aber nur bei der 91er der Nachbau-Serie mit BR 66-Motor möglich), der muß von der hinteren Motorhalterung noch etwa 3 mm herunterfeilen.

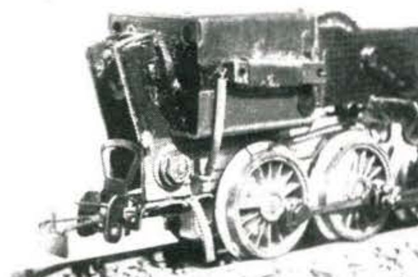
Gehäuse

Als erstes wird die Gehäuseschraube im Schornstein geändert. Statt der vorhandenen M 2 × 15 wird eine M 2 × 10 verwendet und deren Schraubenkopf auf 3-mm-Durchmesser reduziert. Die Schornsteinöffnung wird etwa 5 mm tief (Durchmesser 3 mm) gebohrt und der Schornstein mit angeschliffener Feile von innen noch dünnwandiger geschabt. Wer noch ein Dampfläutewerk „Bauart Latowski" der früheren Lehmann-Kleinserienproduktion hat, kann es anstelle des Druckluftläutewerkes aufkleben. Weiterhin werden die Ventilzüge für die oberen Anstellventile am Dom (rechts für Lichtmaschine, links für Hilfsbläser) angebracht. Dazu eignet sich 0,2 mm bis 0,4 mm starker Stahldraht.

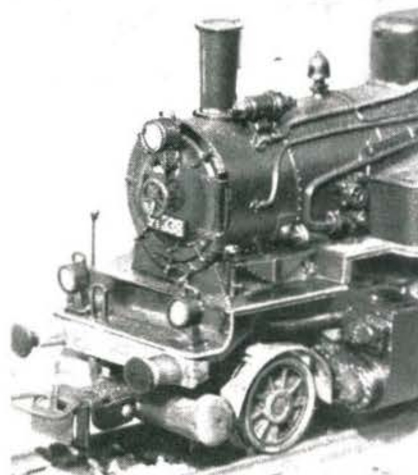
Danach werden die beiden kleinen seitlichen Führerstandsfenster verglast. Glasklares Plast (Zeichendreiecke, alte Fenstereinsätze o. ä.) wird passend gefeilt, in die Öffnung eingesetzt und durch wenig Klebstoff gesichert. Wer bei seinen Modellen auf die Beleuchtung grundsätzlich verzichtet, kann auch auf der BR 91 vorbildgerechte Lampen installieren. Aus der vorderen Pufferbohle werden die Beleuchtungseinrichtungen ausgebaut und die Löcher auf der Pufferbohle mit Plaststopfen verschlossen. Darauf werden die Lampen von der BR 86 oder alte Lehmann-Lampen befestigt. Neben der linken Lampe (von vorn gesehen) wird aus dünnem Draht ein für preußische Loks typischer Handgriff angebracht. Auf den vorderen Ecken des Umlaufs entstehen zwei Bohrungen (Durchmesser 0,8 mm), um hier zwei Handstangen mit Knauf (Draht mit entsprechend befeilter Lötzinnspitze) anzukleben. Oberhalb der Rauchkammer wird das dritte Spitzenlicht (Laterne der BR 86) befestigt. In der Mitte der Rauchkammertür ist eine Bohrung (Durchmesser 1,1 mm) erforderlich, in die dann das Handrad für den Rauchkammer-Zentralverschluß eingeklebt wird (Lehmann-Bauteil; Plastteil von der AG Marienberg; Eigenbau aus Uhrenzahnrad). Nun sind die hinteren angespritzten Laternen mit einem scharfen Messer und einer Feile zu entfernen. Die Flächen werden geglättet und mit etwas Farbe verdeckt. Danach sind die freistehenden Laternen anzubringen. Dazu erhält das Modell über jedem Puffer einen Laternenhalter (3 mm breit, 4,5 mm lang, Zapfen von 1,5 mm in die Führerhausrückwand). Darauf wird jeweils eine Laterne geklebt. Wer sich nun für die Lok ohne Kohlenkastenaufsatz entschieden hatte, muß den Aufsatz mit einem scharfen Messer oder einem feinen Laubsägeblatt vorsichtig entfernen. Dabei ist zu beachten, daß die Rückwand des Kohlenkastens wieder gebraucht wird! Diese wird, nachdem alles verputzt und entgratet ist, in die Führerhausrückwand bündig eingeklebt. Dabei muß auf die Aussparungen für die Motorhalterung geachtet werden. Auf das hintere Laufbrett wird über die ganze Lokbreite ein senkrechtes Abschlußbrett, ca. 4 mm hoch, geklebt und die andere Öffnung mit einem Plastestück verschlossen. Zum Schluß ist dieses Plastestück mit echter Kohle zu bekleben. Die Wasserkästen erhalten rechteckige Wasserkastendeckel. Entweder baut man sie sich selbst aus Messing oder Plaste, oder es werden die von der BR 86 verwendet. Hier sind jedoch die seitlichen Rundungen zu entfernen, damit die rechteckige preußische Form (9 mm lang) entsteht. Dann kann man sie auf die Wasserkästen aufkleben. Jetzt werden in die großen Führerstandsfenster die Lokpersonal-Figuren eingeklebt. Wer sauber gearbeitet hat, braucht an der Lok nur noch Farbausbesserungen an den Handstangen am Führerhaus, an den Ventil- und Pfeifenzügen, der Pfeife und evtl. an der vorderen Pufferbohle vorzunehmen. Diese Teile werden – bis auf die Pufferbohle – mattschwarz gestrichen.

Zum Schluß wird die Lok im Fahrwerk und an allen roten Teilen betriebsmäßig hergerichtet und gealtert: Die Schwingenträger sind signalrot zu streichen. Stangen und Steuerungsteile (außer Kolbenstange und Schieberstange sowie Gleitbahn) sind zu schwärzen oder nachzudunkeln. Metallteile werden mit stark verdünnter Nitrofarbe behandelt und Plastteile mit schwarzer Künstlerölfarbe, die mit Waschbenzin ebenfalls stark zu verdünnen ist. Vorsichtshalber sollte man an alten Plastteilen probieren! Künstlerölfarbe trocknet etwa eine Woche.

5



6



1 und 2 Fertiggestellte 91er mit Lokführer- und Heizerseite

3 und 4 Vorder- und Rückseite des frisierten Modells

5 Die um 3 mm heruntergefeilte hintere Motorhalterung (für die Variante ohne Kohlenkastenaufsatz)

6 Die vorbildgetreuen Laternen, der Zylinderdeckel, die Handstangen auf dem Umlauf und der linke Handgriff (neben der Lampe) zeichnen die neue Vorderansicht aus. Man beachte aber auch das zierliche Handrad auf der Rauchkammertür.

Fotos: P. Köhler, Rathenow

Gotthard Paul (DMV), Hoyerswerda

Der VEB PreFo Dresden

Seit über 30 Jahren werden Modelleisenbahnen produziert

Anfang der 50er Jahre – die Wunden des zweiten Weltkriegs begannen zu verheilen – drehten in den Wohnungen unserer Bürger die ersten in der DDR gebauten „elektrischen Eisenbahnen" ihre Runden. Von vielen belächelt, bildeten sich Modelleisenbahn-Gruppen, gleichgesinnte Freunde, die eine interessante Freizeitbeschäftigung vereinte. Bedingt durch Platzmangel wurden die großen Bahnen von Zeuke oder Stadtilm mehr und mehr durch die Nenngröße H0 verdrängt. Grundlage für so manche Anlage bildete der „Pico-Express" aus dem thüringischen Oberlind. Bald boten weitere Hersteller immer bessere und vorbildgerechtere Fahrzeuge an, wie Schicht, Gützold, Hruska und HERR. Die Werkzeuge für die Gehäuse, damals noch aus Duroplast oder Blech gefertigt, wurden überwiegend von den Betrieben selbst hergestellt. Das betraf auch den heutigen VEB PreFo Dresden, über den im folgenden die Rede sein soll.

Das Werk 1

Bereits 1953 wurden hier für die damalige Firma Schicht die Spritzgießwerkzeuge für die Lok-Baureihe 03 gebaut. Ein Jahr später erfolgte die Angliederung des bis dahin selbständig gewesenen „Dresdener Blech- und Spielwarenbetriebs". Hier entstand die heute noch sehr beliebte Modellstraßenbahn.
1955 kamen die Spritzgießformen für die Gehäuse der BR 80 und BR 50 (PIKO) hinzu. Von 1955 bis 1957 wurden die Formen für die BR 84 (Hruska) hergestellt. Für Oberlind (PIKO), wo die BR 66 gebaut wurde, mußten 1957 die Spritzgießformen angefertigt werden. Weitere folgten im Auftrage von Zeuke, Gützold, HERR und Ehlke für Zubehörteile.
Im Werk 1 werden auch heute noch die Werkzeuge gebaut. Dazu gehören u. a. Spritzgießwerkzeuge für Loks und Wagen der Nenngrößen H0 und TT. Relativ neu ist die Fertigung von Werkzeugen für die „wiederentdeckte" Spielzeugeisenbahn (Nenngröße 0), die der VEB Spielzeugmechanik Pfaffschwende produziert.
Für den Laien ist es kaum vorstellbar, mit welcher Präzision aus einem Stahlblock Spritzgießwerkzeuge gebaut werden. Zunächst auf normalen Werkzeugmaschinen vorgearbeitet, verrichten hochqualifizierte Werkzeugmacher mit viel Geduld und Fingerspitzengefühl ihre Arbeit.
Spezialwerkzeuge – es handelt sich dabei um kleine Fräser, Schleifscheiben, Riffelfeilen, Punzen und Handstickeln – helfen beim Gravieren der feinsten Details in den Formen. Die oftmals aus vielen Teilen bestehenden Formen müssen so genau passen, daß beim Spritzen weder Grat noch Fugen oder Risse entstehen.

1


2


3

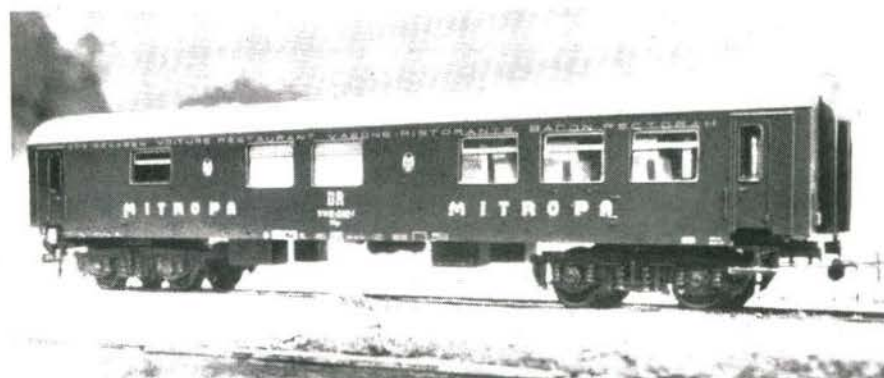

Die Toleranzen unter 5/100 Millimeter sind in jedem Fall einzuhalten!

Werk II – Produktionsbereich Oybin und Olbersdorf

Seit 1955 werden in den Gebäuden der ehemaligen Firma Stärz & Co. für die Modellbahnhersteller unseres Landes Lok- und Wagengehäuse produziert. Die ersten Erzeugnisse waren Wagenteile aus Polystyrol für die Firma HERR K. G. 1956 wurde erstmalig ein Wagen für den VEB PIKO hergestellt. Dabei handelte es sich übrigens um den Kleintierwagen.
Bald folgten Gehäuse für die Gützold-Loks der BR 24 und 64, ebenfalls aus Polystyrol.
Ende der 50er Jahre umfaßte das Fertigungsprogramm Güterwagen- und Lokgehäuse für PIKO, Lokgehäuse für Gützold, Zäune und Mauerwerk für die PGH Plauen, H0-Schmalspurwagen-Gehäuse für HERR, Lok- und Wagengehäuse in TT für Zeuke & Wegwerth sowie Haustiere. Heute werden in Oybin Gehäuse, Bodengruppen und Funktionsteile für die Produktionsstätte Dresden-Cotta und andere Modellbahn-Hersteller, wie dem VEB PIKO, dem VEB Berliner TT-Bahnen und dem VEB Plasticart-Werk V in Zwickau gebaut.
Außerdem gehören vierachsige Kesselwagen und Doppelstockzüge der Nenngröße TT dazu. Bevor die Gehäuse das Werk in Oybin verlassen, wird der technologisch bedingte „Anguß" entfernt. Dann erfolgt die Farbgebung. Wo erforderlich, werden Zierstreifen angebracht. Dabei wird der übrige Teil des Gehäuses mittels im Betrieb selbst gefertigter Schablonen abgedeckt. Bisher wurden diese Arbeiten zumeist manuell ausgeführt. In der Zukunft werden Farbspritzautomaten für das Aufbringen der Grundfarben eingesetzt. Erste Anfänge sind gemacht; zwei Automaten arbeiten bereits!
In Oybin wurde übrigens auch für den Modelleisenbahnbau der indirekte Tiefdruck (Klischee-Umdruck) entwickelt, ebenso die heute übliche Technologie der Lackierung.
Für die Herstellung der Wagenauf-

schriften wird in die geätzten Stahlklischees Farbe eingebracht, die dann mittels Gelantine- oder Silikonkautschuktampon auf das in genau fixierter Lage befindliche Gehäuse zu übertragen ist.
Aus Kapazitätsgründen wird ein Teil der Gehäuse im Betriebsteil Olbersdorf bearbeitet. Auch hier sind zahlreiche Werktätige mit der Farbgebung und Vervollständigung der Modellbahn-Gehäuse beschäftigt. Es werden u. a. Puffer, Tritte, Lampen, Lüfter angeklebt sowie TT-Drehgestelle montiert.
Zum Teil übernehmen Rehabilitanten die Montage der Reisezugwagen in Heimarbeit. Insgesamt sind ca. 150 Kollegen beschäftigt. Alle Werktätigen unternehmen auch hier große Anstrengungen, die Produktion weiter zu steigern.

4



5



6



Werk II Produktionsbereich Dresden-Cotta

1948 wurde die Firma Schicht gegründet. Produzierte man Anfang der 50er Jahre das Dampflokmodell der BR 03 einschließlich der dazugehörigen D-Zug-Wagen, wurde weiterhin das Fertigungsprogramm laufend durch Neuentwicklungen erweitert. Man denke nur an die Doppelstock- und zahlreichen anderen Reisezugwagen!

Außerdem werden Kessel-, Säurekessel-, Weinfaß-, Kalkkübel- und Maschinenkühlwagen produziert.
Durch die ständig steigenden Qualitätsanforderungen müssen künftig ausgewählte Arbeiten und Arbeitsgänge mechanisiert bzw. automatisiert werden. Damit verbunden ist eine kontinuierliche Steigerung des Produktionsvolumens.
Mit großem persönlichem Engagement und hoher Einsatzbereitschaft bauen die Werktätigen heute rund 50 verschiedene Reisezugwagen und 12 Güterwagentypen, wozu allerdings auch gleiche Fahrzeuge mit unterschiedlichen Farbvarianten gehören.
In Dresden werden außerdem die in Oybin hergestellten Wagengehäuse komplettiert. Dazu gehört nicht nur die Montage der Drehgestelle. Aus angelieferten Achsen, Rädern und Naben werden außerdem die Radsätze zusammengefügt, schließlich mit Kupplungen versehen und einbaufertig komplettiert. Dann folgt das Einsetzen der Beleuchtungsanlage und Inneneinrichtung. Nachdem die Fenster eingeklebt worden sind, werden Komplettierungsteile angeklebt, zum Teil noch die Zuglaufschilder aufgedruckt. Jeder Wagen wird vor Verlassen des Werkes auf einem Versuchsgleis geprüft.

Werk III und IV

Die frühere Firma Hruska gehört heute als Werk III zum VEB PreFo. Hier werden Modellbahnweichen, Schaltpulte und die Škoda-Modellfahrzeugserie hergestellt. Auch der ehemalige Betrieb Petrich – dort entstehen Kleinstmotoren – gehört heute als Werk IV zum VEB PreFo.
Der Name PreFo ist in zahlreichen europäischen Staaten seit Jahren als Warenzeichen angemeldet. Er hat auch einen guten Ruf als Markenname für Kindertelefone, Spielzeuguhren, Autorennbahnen und Roulette.
Mögen die Modellbahnerzeugnisse dieses Betriebes auch weiterhin zur Freude der Modelleisenbahner in nah und fern in guter Qualität gefertigt werden.

1 Im VEB PreFo, Werk II Oybin, werden die Schablonen zum Bedrucken der Wagengehäuse angefertigt.
2 Zwei Reisezugwagenkästen werden am Druckautomat „Elastroprint" dekoriert. Die aus Polystryol hergestellten Plasteteile entstehen im Spritzgießverfahren. Hierbei wird der Werkstoff, d. h. die Spritzgießmasse, in einem Spritzgießzylinder auf 190 bis 210 °C elektrisch aufgeheizt und in einem flüssigen Zustand gebracht. Mittels hohem Druck wird die Flüssigkeit in das Spritzgießwerkzeug gedrückt.
3 In Dresden-Cotta werden die Modellbahnwagen montiert.
4 Das ist der auf der Leipziger Herbstmesse 1984 vorgestellte H0-Reko-Speisewagen (WRge 5150 88-45032-2).
5 und 6 Ebenfalls neu sind diese beiden Kesselwagen, die nach SJ-Vorbild dekoriert wurden (SJ 79 951 und SJ 79 931).

Fotos: Verfasser (1 bis 3); J. Steckel, Berlin (4 bis 6)

Eine N-Anlage im Schreibtisch

Das leidliche Raumproblem veranlaßte auch Rainer Beigel aus Herzberg (Elster), nach einer Lösung zu suchen, auf kleinstem Raum eine N-Anlage unterzubringen. Das Ergebnis ist verblüffend! Die 87,5 cm × 61,5 cm große Anlage fand in der Zwischenablage eines Schreibtischs Platz. Das größte Problem bestand darin, daß insgesamt nur 7,5 cm Gesamthöhe zur Verfügung standen. Für den Rahmen waren 2 cm erforderlich, so daß noch 5,5 cm übrig blieben, um die Hochbauten, wie Tunnel, Brücken und Häuser unterzubringen. Aufgrund der geringen Anlagenhöhe mußte auf Formsignale verzichtet werden, was aber bei der Nachgestaltung einer Nebenbahn auch ohne weiteres möglich ist.

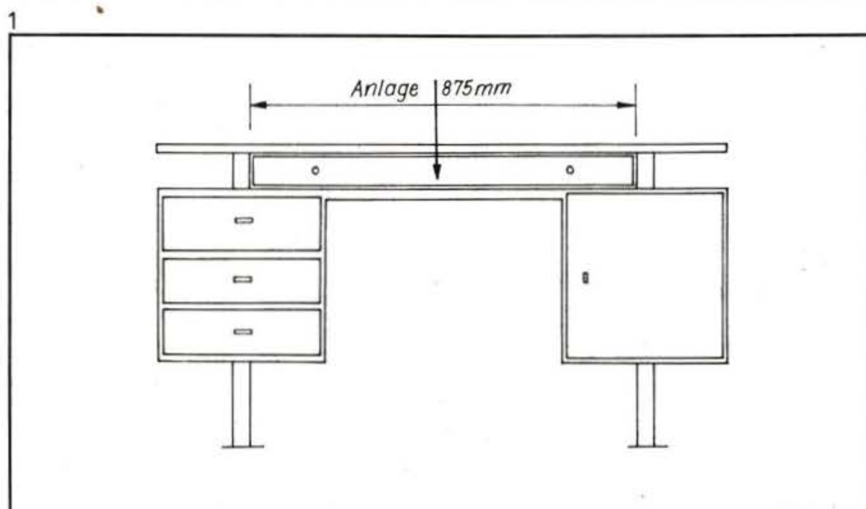
Die Lage des Bahnhofs (Abb. 2) in der Kurve ist gut gelungen, weniger jedoch die Anordnung der Lokbehandlungsanlagen, des Güterschuppens und der durchgehenden Ladestraße. Das Empfangsgebäude hätte besser mit der Längsseite zum Gleis gedreht werden sollen.

Abb. 3 enthält einen Gegenvorschlag zu der Bahnhofsgestaltung von Rainer Beigel. Für die Streckenführung dürfte es aufgrund der vorgegebenen Abmessungen keine Alternative geben.

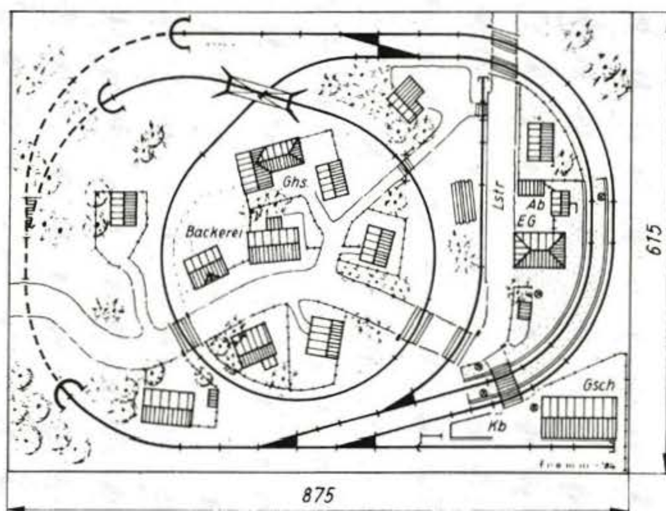
Und noch ein Hinweis: Dieses Anlagenkonzept in der Nenngröße $H0_e$ zu realisieren, ist zwar theoretisch möglich, doch dann müßten sämtliche Hochbauten, Tunnelabschnitt und die Brücken abnehmbar gestaltet werden, da ansonsten Probleme durch das größere Lichtraumprofil entstehen. Besser wäre es in diesem Fall, die Schreibtischplatte zu erhöhen!

me

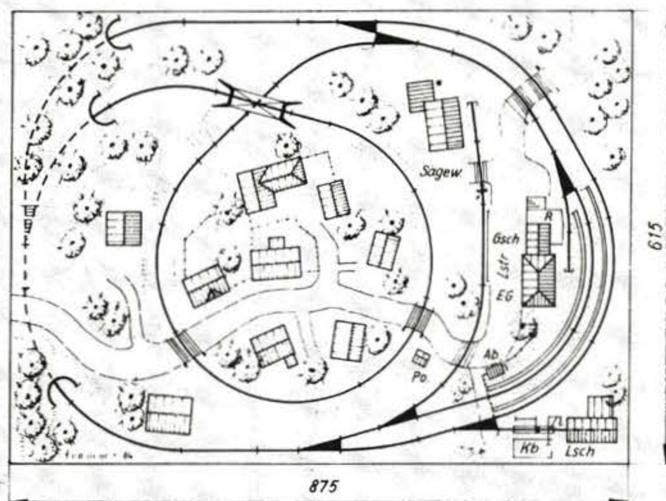
1



2



3



1 In diesem Schreibtisch ist die Anlage untergebracht. Er ist in dieser Form heute nicht mehr im Sortiment, dafür gibt es aber ein ähnliches Modell.

2 Anlage „Laubenstein" von Rainer Beigel

3 Gegenvorschlag als Anlage „Taubenheim" von Günter Fromm

Zeichnungen: R. Beigel, Herzberg (1 und 2), G. Fromm, Erfurt (3)

Vorgestellt und kommentiert

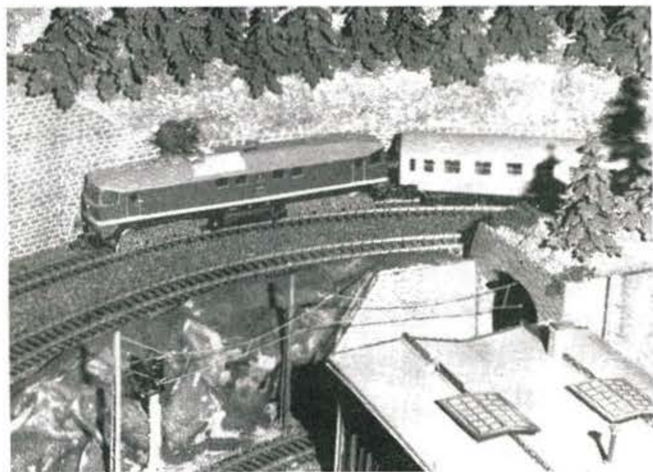
Mit diesem Beitrag beginnen wir vielfachen Wünschen entsprechend eine neue Serie, über deren Vorbereitung wir Sie bereits in früheren Ausgaben aufmerksam machten. Worum geht es? Im Prinzip wollen wir Ihnen, liebe Leser, dabei helfen, daß Sie auf Ihrer Anlage eventuell vorhandene Mängel beseitigen und somit einen vorbildgerechteren Bahnbetrieb gestalten können. Hand aufs Herz, wer möchte nicht auf der eigenen Anlage die eine oder andere Sache selbst gerne noch verbessern? Sicherlich, ob Gemeinschafts- oder Heimanlage, eine Kompromißlösung ist nie auszuschließen. Das soll uns aber nicht daran hindern, viele Details noch zu verbessern, noch vorbildgerechter zu gestalten.
Helfen auch Sie uns bei der Gestaltung dieser Serie! Schicken Sie uns ein oder zwei Fotos von Ihrer Anlage. Wir werden diese Bilder dann innerhalb der Serie „Vorgestellt und kommentiert" veröffentlichen – als Hilfestellung für Sie und zahlreiche „me"-Leser.

„Es hat Einfahrt der Städteexpreß..." so nennt der 16jährige Peter Ellwanger aus Berlin ein Motiv seiner H0-Anlage, die sich noch im Aufbau befindet (Abb. 1). Eisenbahnatmosphäre läßt sich bereits an der Linienführung der zweigleisigen Hauptstrecke erkennen: Der Expreßzug gleitet in großem Bogen an einem wuchtigen Berghang entlang, der, mit Fichten bepflanzt, von einer Stützmauer abgefangen wird – das Vorfeld des Bahnhofs ist erreicht.
Auf Gleis 4 des Bahnhofs steht ein Arbeitszug abfahrbereit, dessen Mannschaftswagen selbst gebastelt wurde und einen guten Eindruck hinterläßt (Abb. 2).
Im Hintergrund erkennen wir das Empfangsgebäude mit dem Hausbahnsteig. Für die Größe des Bahnhofs, auf dem sogar Städteexpreßzüge halten, erscheinen, diese baulichen Anlagen des Personenverkehrs doch etwas knapp bemessen. Zumindest sollte noch ein Zwischenbahnsteig angeordnet werden (zweigleisige Hauptstrecke). Wir sollten darum schon bei der thematischen Planung und Gestaltung einer Modellbahnanlage alle Anlagenmotive aufeinander abstimmen.
Auch die Darstellung des Details erfordert ständig unsere Aufmerksamkeit. Der auf Abb. 1 zu sehende Tunnel müßte eine noch stärkere Erddecke erhalten, da sonst seine Daseinsberechtigung in Frage gestellt wird. Es fehlt auch am Stirnmauerwerk der gemauerte Gewölbebogen, der jedem Tunnelmund sein charakteristisches Gepräge gibt. Dieser läßt sich noch leicht von außen aufsetzen und aufkleben.
Bei der weiteren Modellgestaltung der elektrifizierten Strecken sind auf die Besonderheiten zu achten, die bei der Verlegung einer Fahrleitung auftreten (Einmündung im Tunnel, Endmastgestaltung, Spannvorrichtungen usw.).

güba

Fotos: Peter Ellwanger, Berlin

1



2



Fahrstromversorgung der BR 24 verbessert

Um ein einwandfreies Befahren der 24er über mehrere hintereinanderliegender Kreuzungsweichen zu erreichen, empfiehlt es sich, die Fahrstromversorgung zu verbessern.
Benötigt werden dazu lediglich eine Schleiferplatte der BR24/64/75, drei Metallradsätze und etwas flexibles Kabel.
Der Tender wird von der Lok getrennt, die Bodenschraube gelöst und das Tendergehäuse abgehoben. Auf der Schleiferplatte werden die beiden Spulen auf die andere Seite verlegt und die beiden Schleifer um 180° gedreht. Es genügt, wenn man die Schrauben für die Schleifer lokkert.
Wird jetzt die Schleiferplatte auf die Tenderinnenseite gelegt, ist zu erkennen, daß die Schleifer bereits die richtige Lage zur Stromabnahme an allen drei Achsen haben. Dabei liegen die senkrechten, ansonsten an den Kohleführungen des Motors anliegenden Stromfedern an der Tendervorderwand.
Im Tendergehäuse ist mit einem kleinen Seitenschneider soviel Material zu entfernen, daß die Schleiferplatte mit dem verbliebenen Material eine Ebene bildet. Die beiden Stromfedern werden durch zwei Bohrungen unter der Kohlenabnahme nach außen geführt. Dadurch klemmen sie gleichzeitig die Platte im Gehäuse fest. Jetzt entfällt eine weitere Befestigung.
An den Stromfedern wird die Litze angelötet. Es empfiehlt sich, die beiden Schrauben der Schleifer mit Klebeband zu isolieren, um die Berührung mit dem Tenderfahrgestell, und damit einen Kurzschluß, zu vermeiden.
Das Tenderfahrgestell wird aufgeschraubt und die Schleifer in Höhe und Lage justiert.
Werden zweiseitig isolierte Radsätze verwendet, ist das Tenderfahrgestell ohne Potential. Kommen einseitig isolierte Radsätze zum Einsatz, kann es über die Tenderkupplung mit der Lok zum Kurzschluß kommen. Dann ist ein Seitentausch der Radsätze erforderlich. Nach dem Kuppeln von Lok und Tender wird das Lokgehäuse abgenommen und die Litze an den Lötpunkten der Schleiferplatten der Lok angelötet. Nach dem Aufschrauben des Lokgehäuses kann die Probefahrt erfolgen. Da das Tendergehäuse geräumig ist, bietet sich außerdem der Einbau einer Tenderbeleuchtung an.

B. Köhler, Ausleben

Mitteilungen

Bezirksvorstand Dresden und Halle

Am 11. und 12. Mai 1985 Dampflok-Sternfahrtentreffen mit vier DMV-Sonderzügen in Nossen anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen".

1. Zug: Dresden Hbf –Pirna–Arnsdorf–Dresden-Neustadt–Meißen–Nossen und zurück über Freiberg nach Dresden Hbf mit den Loks 03 001 und 01 137. Dresden Hbf ab 9.50 Uhr, Dresden Hbf an 18.08 Uhr. Teilnehmerpreis: 26,– M Erwachsene, 18,– M Kinder bis 10 Jahre.

2. Zug: Zwickau Hbf –Glauchau–Karl-Marx-Stadt–Döbeln–Nossen und zurück mit den Loks 50 849, 58 3047 und 35 1113. Zwickau Hbf ab 7.45 Uhr, Zwickau Hbf an 20.35 Uhr mit Verkehrshalten in Karl-Marx-Stadt und Glauchau. Teilnehmerpreis: 30,– M Erwachsene, 20,– M Kinder bis 10 Jahre.

3. Zug: Leipzig Hbf –Großbothen–Döbeln–Nossen und zurück über Lommatzsch–Riesa nach Leipzig Hbf mit den Loks 38 1182, 38 205 und E 44 046. Leipzig Hbf ab 7.45 Uhr, Leipzig Hbf an ca. 19.30 Uhr. Teilnehmerpreis: 26,50 M Erwachsene, 19,– M Kinder bis 10 Jahre.

4. Zug: Nossen–Großvoigtsberg und zurück mit den Loks 74 1230, 89 1004 und BR 86 im Wechsel.

Fahrt 1: Nossen ab/an 7.30/ 9.00 Uhr
Fahrt 2: Nossen ab/an 10.30/12.00 Uhr
Fahrt 3: Nossen ab/an 13.05/14.15 Uhr
Fahrt 4: Nossen ab/an 14.30/15.40 Uhr

Teilnehmerpreis: 6,– M Erwachsene, 5,– M Kinder bis 10 Jahre.

Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags per Postanweisung und Angabe des gewünschten Reisetags bis *19. April 1985* für
1. Zug: an DMV, Bezirksvorstand Dresden, 8060 Dresden, Antonstraße 21, PSF 325.
2. Zug: an Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3.
3. Zug: an DMV, Bezirksvorstand Halle, Sekretariat Leipzig, 7010 Leipzig, Georgiring 14.
4. Zug: an Freund Rolf Starke, 8259 Nossen, Markt 28.

Damit bei Bedarf Verschiebungen vorgenommen werden können, bitte angeben, ob Teilnahme auch am anderen Tag und bei 4. Zug an anderer Fahrt möglich ist.

Der Aufenthalt in Nossen ist für die Züge 1 und 3 von ca. 13.00 bis 16.30 Uhr vorgesehen; eine Teilnahme an den Fahrten 3 und 4 des 4. Zuges ist zeitlich möglich. Bei allen DMV-Sonderfahrten haben Freifahrscheine keine Gültigkeit. Im Fahrpreis der Züge 1 bis 3 sind enthalten: Programmheft, Fotoerlaubnis und Verpflegung in Nossen. Fotohalte und Rahmenprogramm in Nossen sind für alle Teilnehmer vorgesehen. MITROPA in allen Zügen. Im begrenzten Umfang bietet für alle Fahrten das Reisebüro der DDR Teilnehmerkarten für ausländische Interessenten an. Auskünfte und Teilnahmebedingungen hierzu über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion, 1020 Berlin, Alexanderplatz 5.

Traditionsbahn Radebeul–Radeburg – AG 3/58

1. Fotosonderfahrt mit Lok 99 713 und Traditionszug (Gmp) am Pfingstsonnabend, 25. Mai 1985, ab/an Radebeul Ost 8.42/16.12 Uhr. Zusteigen auch möglich am Hp Weißes Roß (Strab) und in Friedewald Bad (Busverbindung 9.10 Uhr ab Dresden Hbf). Zahlreiche Fotohalte und Scheinfahrten, in Radeburg Ausstellungsbesuch, Filmvorführung, evtl. Fahrt in Anschlußbahn. Mittagessen möglich.
2. Öffentliche Traditionsfahrten vom 23. Juni bis 27. Oktober 1985 (s. Kursbuch S. 308 und „modelleisenbahner" 2/85 S. 11). Zweizugbetrieb am 23. Juni, 22. September und 13. Oktober sonst vorrangig Lok 99 539 im Einsatz; im Oktober 99 713.

Teilnahmemeldung durch Einzahlung des Fahrpreises (5,– M Erwachsene, Kinder 3,– M) nur per Postanweisung an: DMV AG 3/58, 8122 Radebeul 1, PSF 56. Auf dem Empfängerabschn. bitte Fahrtag, Zug und Personenzahl sowie ggf. Sonderwünsche vermerken (z. B. Platzreservierung für Gruppenfahrten, Mittagessen). Zusätzlichen Briefwechsel bitte vermeiden!

Bezirksvorstand Magdeburg

Anläßlich des „Teiljubiläums 100 Jahre Rübelandbahn" finden folgende Veranstaltungen statt:
1. Sonderfahrten auf der Strecke Blankenburg–Rübeland mit Lok 95 1027 und Traditionswagen Zwickau (einschl. Fotohalte).

Fahrt 1: 18. Mai 1985, ab/an Blankenburg 8.41/11.53 Uhr

Fahrt 2: 18. Mai 1985, ab/an Blankenburg 14.09/17.02 Uhr

Fahrt 3: 19. Mai 1985, ab/an Blankenburg 8.41/11.53 Uhr

Teilnehmerpreis: 8,– M (einschl. Begleitheft). Einzahlung per Postanweisung bis 26. April 1985 an: Klubhaus der Eisenbahner, 3720 Blankenburg, Kuno-Riecke-Str. 1. Fahrt-Nr. und nach Möglichkeit Ersatz-Nr. angeben.
2. Lokausstellung (überwiegend Elloks) auf dem Bahnhof Blankenburg (Harz) vom 15. bis 19. Mai 1985 jeweils von 9–18 Uhr; (19. Mai nur bis 15 Uhr).
3. Gartenbahnausstellung im Klubhaus der Eisenbahner.
4. Münzausstellung im Klubhaus der Eisenbahner.

AG 1/54 – Berlin

Die AG sucht zur Mitarbeit an der TT-Gemeinschaftsanlage noch Fachkräfte auf dem Gebiet Elektrotechnik/Elektronik. Meldung an: Freund Ingo Gorny, 1129 Berlin, Ostaraweg 101, 278/25.

AG 3/75 – Zwickau

Für die Mitarbeit in einer Arbeitsgemeinschaft „Feldbahn" werden Interessenten aus dem westsächsischen Raum gesucht. Meldung an: Freund Maik Pester, 9801 Irfersgrün, Bahnhofstraße 17.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten. Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/84 beachten.

Wer hat – wer braucht?

3/1 Biete: „Alphabetisches Verzeichnis der Güterbahnhöfe der DR, der Saarbahnen u. d. deutschen Privatbahnen von 1931"; „Das Signal" 3/62; Modelleisenbahn-Kalender 1980–1982; „Oldtimer auf Schienen"; „Stellwerks- u. Blockanlagen"; „Die Eisenbahn fahren und leiten"; „Eisenbahntransporttechnik"; „Verkehrsgeographie"; „Fachkunde Dieseltriebfahrzeuge"; „Fahrdienstvorschriften 1961"; „Dienstanweisung für Personale der Triebfahrzeuge 1961". Suche BR 84 (H0); „modelleisenbahner" Jahrg. 1952–1955; 1961–1964; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Lokomotiven d. alten deutschen Staats- und Privatbahnen"; „E-Lok-Archiv"; „Dampflokomotiven gestern u. heute"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Modellbahnbücherei" Nr. 6; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen"; Dias div. BR.

3/2 Biete: „Modellbahnpraxis" 1–15. Suche: „Dampflok-Archiv 1"; Dampflokmodelle in N (Eigenbau).

3/3 Biete: $H0_e$-Material von „technomodell"; H0-Dieseltriebfahrzeuge; Modellautos; Bausatz Ständerbohrmaschine M 1:87; Lokgehäuse; Eisenbahnliteratur. Suche: BR 84, H0; $H0_m$ u. $H0_e$ Rollwagen od. Rollböcke; $H0_e$-Triebfahrzeuge; Modellautos Oldtimer M 1:87. Nur Tausch!

3/4 Biete: TT, BR 23^{10}; 56, 81; 86; 92; V 36; 110; div. Wagen. S: BR E 18 (o. Antrieb); Schienenbus; div. Wagen (Stadtilm); Gleismaterial. Suche: H0, BR 41; 42; 50; 52; 86;195; Triebtender 2'2'T34 Öl; Güterwg (Holzbauw.); HERR-$H0_m$ BR 99; je 1 Personenwg; Pw; GG; OO; PILZ-Gleise; „Die BR 44"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Schmalspurbahnen in Sachsen".

3/5 Biete: Historische Bahnhofsbauten"; Modelleisenbahn-Kalender 1976, 1978–1983; „Als die Züge fahren lernten". Suche: „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; in TT: BR E 70; BR 58; 41; 01; (auch Eigenbau); BR 38.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verkaufe **Anlage N, 0,8 m × 1,3 m,** nur kompl., 350,– M.
Zuschriften an:
K. Gütte, 1120 Berlin
Soonwaldstraße 8

Biete für **H0 BR 41,** neuw., 116,– M.
Suche **VT 135** oder **VT 137.**
P. Nahrstedt, 3560 Salzwedel
E.-Thälmann-Straße 119

Suche in **H0 BR 89, BR 130, BR 110, VT 70, VT 135,** u. **VT 137.**
Teuchert, 9610 Glauchau
Mittelgasse 1

Suche in **Nenngröße N Loks BR55** u. **M 61.**
Biete **anderes rollenes Material.**
H. Naumann, 5800 Gotha
Eschleber Straße 26

Biete **H0 BR 01** (Öl mit Boxpok-Radsätzen), 89,– M **BR 41,** 116,– M, **BR 52** (Kondenslok.), 82,50 M. Suche **„Der Modelleisenbahner"** bis 1982, nur geschlossene Jahrgänge, **„Reisen mit der Dampfbahn", „Baureihe 01", „Baureihe 41", Dampflok-Archive 1 bis 3** (nur im Tausch).
Olaf Balje, 2060 Waren
August-Bebel-Straße 7

Suche **„Der Modelleisenbahner",** Jahrgang 1 bis 30, auch einzeln, aber nur kompl. Jahrg., Heft 5 und 11/82 **„Bahnland DDR", „Als die Züge fahren lernten", Modellbahn-Grundlagen – Pflege u. Reparatur – Elektromechanik, Landschaftsgestaltung.**
H.-J. Häußinger, 8700 Löbau
A.-Scholz-Straße 17

Verkaufe neuw., guterh. **TT-Modellbahn, rollendes Material** (BR 35, BR 86, BR 56, BR 103, T 435), **20 Waggons, Gleismaterial** und **sonstiges Zubehör,** für 800,– M.

Nur Zuschriften an:
Vollmer, 6824 Königsee
Gartenstraße 15

Tausch **Spur 0!**
Suche **Drehscheibe mit Lokschuppen, Zeuke-Signale.**
Biete **Gleis-** und **rollendes Material** von **Märklin** und **Zeuke.**
Pulz, 1824 Niemegk
Bahnhofstraße 48

Biete **„Schmalspurbahnen in Sachsen"** oder **„Schiene, Dampf und Kamera".**
Suche **„Baureihe 44".**
Nur Tausch, m. Wertausgleich.
Lützelberger, 1800 Brandenburg
Kurstraße 66

Verkaufe **TT-Weichen,** funktionst., 4 × LW, 6 × RW, je 5,– M; **5 Gleichrichtergl., 13 Unterbrechergl., 7 Anschlußgl.** (57 mm), je 1,– M; **1 Formhauptsign.,** einflüglig, 5,– M; **4 Lichtsign.** (2 × ge/gn, 2 × rt/gn), je 4,– M.
Schaarschmidt, 9362 Drehbach
Brückengäßchen 4

Suche **„Der Modelleisenbahner"** 1952, 53, 54, 67, 1, 2, 3,/55, 4, 9, 11/56, 1, 2/57, 11/58, 4/78, **Eisenbahn-Jahrbuch 1975, '79** sowie **andere Eisenbahnliteratur.**

Biete **einzelne Hefte „Der Modelleisenbahner"** 1976, 79, 83, 84, **„Kleinb. der Altmark", „Brandenburgische Städtebahn", „Selketalbahn", „Windbergbahn", Jahrbuch 1984.**

Roland Parnitzke, 7500 Cottbus
Zittauer Straße 15

Rezensionen

Messerschmidt, Wolfgang; Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1984 (Lizenzausgabe), 48.

Mit dieser Lizenzausgabe legt „transpress" erstmals ein Werk des Fachautors der BRD vor, der durch zahlreiche Veröffentlichungen zur Dampflok und deren Geschichte bekannt wurde. Diese bedeutende Fertigungsstätte für Schienenfahrzeuge hatte ihren Ursprung in der schon 1841 durch Emil Kessler in Karlsruhe gegründeten Lokomotivfabrik. Mit Hilfe erfahrener britischer Fachleute und ebenfalls aus England importierter Werkzeugmaschinen wurden hier mit Erfolg die ersten Serienlokomotiven der Achsfolge 1A1 für die Badische Staatsbahn gebaut. Doch schon nach wenigen Jahren geriet das Werk durch Konkurs eines Kreditgebers in eine Krise, in deren Folge die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft stand. Kessler wirkte fortan in der Esslinger Maschinenfabrik mit ihrem umfangreichen Fertigungsprogramm. Vielfältige und interessante Lokomotivkonstruktionen für in- und ausländische Bahnen verließen das Werk. Namen wie Riggenbach, Trick, Abt, Klose und viele andere sind mit den technischen Schöpfungen der Fabrik verbunden. Darüber hinaus wagte man sich kurzzeitig sogar an den Bau von Schiffen für Binnengewässer, und seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts lieferte man elektrische Werklokomotiven. Zu dieser Zeit betrug die Exportquote 68%. Um in Aussicht stehende Zollerhöhungen zu umgehen, gründete man 1887 in Saronno bei Mailand einen Filialbetrieb. Damit war der Absatz in Italien, dem Land mit dem seinerzeit in Europa größten Bedarf an Eisenbahnmaterial, gesichert. Durch Übernahme mehrerer kleinerer Unternehmen hatte man im Laufe der Jahre die Maschinenfabrik Esslingen ständig vergrößert. Die Belegschaftsstärke erreichte mit 6480 Mitarbeitern 1922 ihren Höchststand. Es folgten die Jahre der Entwicklung von Diesellokomotiven und -triebwagen. Daneben gehörten auch Brücken und Bahnhofshallen zum Angebot der Firma.
Nach dem zweiten Weltkrieg zeichnete sich bei den fünf vereinigten Lokbauanstalten der BRD, begründet durch die scharfe internationale Konkurrenz wie schon einmal in der deutschen Lokomotivindustrie während der Weltwirtschaftskrise eine notwendige Kapazitätsverminderung ab. Diese Vorgänge legt der Autor in ihren Einzelheiten dar. Das Resultat der Krise war u.a. die Einstellung des Schienenfahrzeugbaus im Jahre 1966.
An die Werkchronik schließt sich ein tabellarischer Abschnitt technischer Daten von Esslinger Lokomotiven und schließlich ein umfangreicher und sehr informativer Bildteil an, der die erstaunliche Universalität dieses Fahrzeugherstellers widerspiegelt.
Den Abschluß des Werkes bildet das Verzeichnis der Fabriknummern. Die Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung und die Begründung für klaffende Lükken sind vom Verfasser eingehend geschildert. Eine realisierbare weitere Ergänzung wären Dampfart der Loks und Spurweiten der Empfängerbahnen gewesen. Auch sind nähere Kenntnisse erforderlich, um zwischen Tender- und Schlepptenderlokomotiven – wenn überhaupt – unterscheiden zu können. Trotzdem: Ein Buch, wie es sich der interessierte Eisenbahnliebhaber nur wünschen kann!
Rolf Lühmann

Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (Midibuch), Reprint des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1984, 94 Seiten, 16 Abb., Lederin 25,– M, Leder 40,– M

Dieses Midibuch ist ein Nachdruck der im Jahre 1837 herausgegebenen Schrift „Die Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nebst einleitenden Bemerkungen über Eisenbahnen". Das 25jährige Bestehen des transpress-Verlags war Anlaß für die Herausgabe des zweifellos attraktiv ausgestatteten Reprints. Worum geht es in diesem Büchlein? Nicht nur schlechthin um die Leipzig-Dresdner Eisenbahn! Deutlich wird im zeitgenössischen Stil erklärt, was eine Eisenbahn überhaupt ist, werden Hoffnungen gehegt, die bei der Verbreitung dieses neuen Verkehrsmittels erfüllt werden konnten. Mag manches noch so simpel klingen, ging es doch darum, breiten Kreisen der Öffentlichkeit zu sagen, was die „Bahn aus Eisen" – daß dabei auch Holz noch eine wichtige Bedeutung hatte, wird an mehreren Stellen deutlich unterstrichen – bezweckt. Die vergnügliche Lektüre wird durch zeitgenössische Kupferstiche ergänzt.
Wolf-Dietger Machel

Beide Titel wurden an den Buchhandel ausgeliefert. Sollten sie vergriffen sein, nutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Noch einmal:

H0/H0$_e$-Heimanlage Langen-Waldau

Großes Interesse fand die im „me" 12/84 vorgestellte Heimanlage von Horst Kohlberg aus Erfurt. Geht es doch den meisten Modelleisenbahnern um das Detail. Ein Leser schrieb uns, er könne sich an den Farbaufnahmen von dieser Anlage nicht „sattsehen", und man könne beim Betrachten dieser Aufnahmen immer wieder etwas Neues entdecken.

Wir stimmen dem voll und ganz zu und meinen, daß auch die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos für sich sprechen und Anregungen geben können, die eigene Anlage hier und da noch zu gunsten der Vorbildtreue zu verändern.

1 Einfahrt eines Nebenbahn-Triebwagens in den Bahnhof Windelberg West. Das Hauptsignal steht auf Fahrt frei für die Durchfahrt eines Güterzuges. Früher wurden die Züge akustisch durch ein Läutewerk mit „bim-bam" angemeldet. Links vom Tunnel befindet sich das Restaurant „Zum Tunnel", welches gern von Eisenbahnern und Freunden der Eisenbahn besucht wird. Am rechten Bildrand ist die Treppe zu erkennen, die jene Reisenden benutzen müssen, die von Windelberg ob. Bahnhof umsteigen.

2 Zugverkehr auf der Schmalspurbahn. Eine sächsische IV K führt einen Personenzug durch ländliches Gebiet. Die Schmalspurlok entstand ebenfalls im Selbstbau und wurde mit Bauplan im „me" 5/82 auf den Seiten 145 bis 147 vorgestellt.

3 Auf der Schwenkbühne wird die Lok N° 3 der LWKB umgesetzt. Schwenkbühnen (oder auch Segment-Drehscheiben) wurden speziell bei Schmalspurbahnen verwendet, wenn der Platz für Weichen zum Umsetzen der Loks nicht reichte. Rechts von der Lok steht ein Ladekran, der gerade Stückgut von einem Lkw übernommen hat. Der Kran ist voll funktionsfähig per Hand zu bedienen und entstand nach einer Zeichnung aus dem vom transpress-Verlag herausgegebenen Buch „Bauten auf der Modellbahn" von Günter Fromm.

4 Echte Dorfidylle aus der Zeit, als Pferd und Kuh in der Landwirtschaft überall zu sehen waren. Sogar Störche gibt es noch! Schäfermeister Weidemann betrachtet seine Herde (welche leider nur noch z. T. zu sehen ist).

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

anlage

1



2



3



4





Der neue Hauptbahnhof in Leipzig.

Der neue Leipziger Hauptbahnhof ist zugleich der **grösste Bahnhof Europas.** Die Bauten wurden begonnen im Jahre 1902, beendigt im Jahre 1916. Die Gesamtkosten betragen zirka 150 Millionen Mark, davon sind vom sächsischen Staat zirka 50 Millionen, von der Stadt Leipzig zirka 17 Millionen Mark aufzubringen.

Diese Farbpostkarte entstand nach Fertigstellung des Leipziger Hauptbahnhofs. Mehr über den Eisenbahnknoten Leipzig mit seiner bewegten Vergangenheit auf den Seiten 3 bis 5 dieser Ausgabe.

Fotobeschaffung: H. Holtz, Jena